WSPOMINAMY • WYBIERAMY • GŁOSUJEMY

„SKRZYDLATA" OGŁASZA PLEBISCYT

na

- LOTNIKA
- WYDARZENIE
- KONSTRUKCJĘ

25-LECIA

SKRZYDLATA POLSKA

NR 14 (926) ● 6. IV. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

Wesołych Świąt!

ZA ROK DO TEKSASU
Strona 6

STEFANOWSKI O „ŁOSIACH"
Strony 12-13

„APOLLO-9"
Strony 8-9

Stewardessa Polskich Linii Lotniczych LOT, Elżbieta Koreywo.
Foto: M. Kobrzyński

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 2486 P-12

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

„SKRZYDLATA" OGŁASZA PLEBISCYT

na

- LOTNIKA
- WYDARZENIE
- KONSTRUKCJĘ

25-LECIA

DLA dużej grupy młodych lotników, którzy urodzili się i wychowali w naszej Ludowej Ojczyźnie, to już historia... A przecież żyją i działają wśród nas ludzie, którzy przed dwudziestu pięciu laty unosili się w powietrze po to, aby walczyć ze znienawidzonym najeźdźcą. Ludzie, którzy, gdy inni zaczynali orać dla dobra ogółu obszarniczą ziemię, ruszyli na zagruzowane lotniska, by ratować resztki sprzętu, oczyszczać pasy startowe. Nie liczyli wówczas, że zaraz będą latać. Nie było na czym. Nie spodziewali się wynagrodzenia — nie było instytucji, która mogłaby je płacić. Wierzyli jednak, że to, co robią, ich entuzjazm i wysiłek, nie pójdzie na marne. I rzeczywiście.

Od pierwszych baraczków stawianych na bagnistym Gocławiu i kilku latających tam „kukuruźników" sprezentowanych przez wojsko — doszliśmy dziś na tym samym Gocławiu do największego w Europie aeroklubu. Mało tego. Znajdują się tam Lotnicze Zakłady Naprawcze, Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego i Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych. Podobnie wygląda sprawa na innych lotniskach, w innych miastach. W zrujnowanym Wrocławiu trudno było przed laty znaleźć cały budynek. Dziś działa tam kilkanaście poważnych instytucji lotniczych.

Zmieniło się oblicze innych rodzajów lotnictwa. Samoloty myśliwskie zwiększyły prędkość kilkakrotnie, daleko pozostawiając w tyle barierę dźwięku. Samoloty odrzutowe latają na liniach komunikacyjnych.

Powstały nowe dziedziny lotnictwa. Największy powód do dumy stanowi — stojące do dyspozycji każdego obywatela — skrzydlate pogotowie ratunkowe. Polskie samoloty gospodarcze znane są także w Afryce.

Przeobrażenia, budowa i rozwój lotnictwa Polski Ludowej to dzieło wielu, wielu ludzi. Pilotów i mechaników. Konstruktorów i pracowników warsztatów. Działaczy społecznych i pracowników zawodowych.

Jubileusz 25-lecia naszej Ojczyzny to okazja do retrospekcji i w polskim lotnictwie. Zachęcamy więc naszych Czytelników do wspomnień. Aby ożywić te wspomnienia, „Skrzydlata" postanowiła ogłosić wielki plebiscyt wśród ludzi lotnictwa, jego sympatyków na:

- **lotnika**
- **wydarzenie**
- **konstrukcję**

których zasługi, osiągnięcia i popularność są największe w okresie 25-lecia. Kiedy w Waszych wspomnieniach będą odżywać ludzie i wydarzenia, samoloty i szybowce — wybierajcie. Kto i co zasługuje we współczesnej historii naszego lotnictwa na największe wyróżnienie. Na wyróżnienie w skali dwudziestopięciolecia.

Nasz plebiscyt podzieliliśmy na trzy części. W pierwszej chodzi nam o „lotnika 25-lecia". Nie przyjmujemy tu żadnych kryteriów. Ważne są i rekordy świata i mistrzostwa. Liczą się też wyjątkowe zasługi w służbie wojskowej czy w lotnictwie sanitarnym. Wybieramy więc nie tylko spośród sportowców, ale w ogóle polskich lotników, którzy w 25-leciu przyczynili się do rozsławienia, do rozwoju skrzydeł Ludowej Ojczyzny.

Druga część plebiscytu dotyczy największego wydarzenia w nowej historii polskiego lotnictwa. Może to być, na przykład, defilada tysiąclecia, może być grupowy diamentowy przelot warszawskich szybowników do ZSRR. A może pierwsze mistrzostwa szybowcowe świata w Lesznie zakończone triumfem Adama Witka?

W trzeciej części plebiscytu chodzi o „konstrukcję 25-lecia" — konkurować więc tu będą i szybowce i samoloty, a nawet balony i spadochrony.

Plebiscyt „Skrzydlatej" zostanie przeprowadzony w dwóch etapach. W pierwszym będziemy zgłaszać kandydatury. I tu uwaga. Ponieważ nie ustaliliśmy sztywnych kryteriów, przy zgłaszaniu kandydatur pożądane jest uzasadnienie i dozwolona jest agitacja. W drugim etapie odbędzie się głosowanie — wybór spośród zgłoszonych kandydatur.

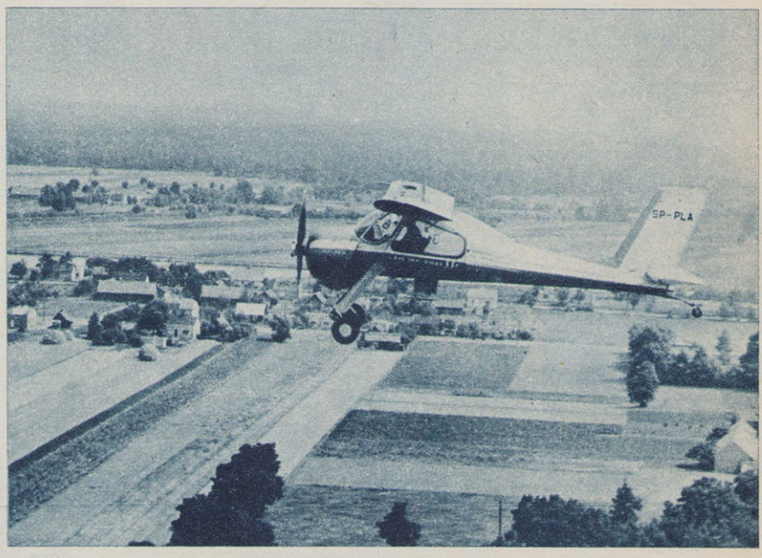
TERMINY: **Zgłaszanie kandydatur — do dnia 14 maja br. Głosowanie — od 25 maja do 22 czerwca br.**

Pełna lista propozycji zostanie opublikowana w numerze „Skrzydlatej Polski", który ukaże się 25 maja br. Rozstrzygnięcie plebiscytu nastąpi na 22 lipca br.

Prosimy osoby nadsyłające propozycje na — lotnika ● wydarzenie ● konstrukcję 25-lecia — o zaznaczanie na kopercie: „Plebiscyt".

Wśród uczestników plebiscytu zostaną rozlosowane nagrody i pamiątki, których wykaz podamy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej".

Czekamy więc na pierwsze kandydatury do zaszczytnego miana „25-lecia". Pierwsze głosy naszych Czytelników w tej sprawie opublikujemy już za tydzień!



Leci „Wilga", jedna z konstrukcji PZL.

Foto: J. Stanisławski

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **MIŁO** nam donieść, że nasz kolega redakcyjny, inż. **Janusz Wojciechowski,** otrzymał nagrodę Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki za najlepszą książkę roku 1967/1968, popularyzującą wiedzę techniczną wśród młodzieży. Jest to książka pt. „Zdalne kierowanie modeli", wydana przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, które — jak wiadomo — są również wydawcą naszej „Skrzydlatej". Gratulacje dla Autora i Wydawnictwa.

★

● **CENTRALNE** uroczystości tegorocznego Dnia Transportowca i Drogowca odbędą się 26 kwietnia br. w Lublinie. Uroczysta akademia, w której uczestniczyć będą delegacje transportowców i drogowców ze wszystkich województw, odbędzie się w pięknej nowo wybudowanej hali sportowej.

★

● **W JEDNYM** z garnizonów lotniczych odbyło się kilkudniowe szkolenie, którego ostatni dzień poświęcony został na doroczną konferencję higieny i bezpieczeństwa lotów Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK. W konferencji wziął udział Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.**

★

● **Z OKAZJI** 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, Aeroklub Kielecki i Zarząd Wojewódzki ZMS w Kielcach zamierzają zorganizować okolicznościowe spotkanie młodzieży Kielc z wychowankami aeroklubu — absolwentami lub słuchaczami dęblińskiej „Szkoły Orląt", urodzonymi po 1944 r., pracującymi lub uczącymi się w lotnictwie wojskowym.

★

● **KOMISJA** techniczna Rady Interwizji, której przewodniczy przedstawiciel polskiej TV inż. R. Dzwonik, zajmowała się na ostatniej 37 sesji Rady w Pradze Czeskiej projektem wystrzelenia satelity komunikacyjnego dla krajów Interwizji o nazwie „Intersputnik". Umożliwi on jednoczesne przekazywanie kilku programów. Mógłby on być umieszczony na orbicie już w najbliższym czasie, jednakże będzie można z niego skorzystać dopiero po zbudowaniu specjalnych stacji odbierających sygnały satelity.

★

● **W MIELCU** obradowała Konferencja Samorządu Robotniczego tamtejszej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. W toku obrad m. in. zameldowano o podjęciu zobowiązań produkcyjnych i czynów społecznych dla uczczenia 25-lecia PRL.

★

● **POPULARNY** warszawski dziennik popołudniowy „Express Wieczorny" ogłosił wielki plebiscyt na najlepszych sportowców 25-lecia. Wśród kandydatów zgłoszonych przez czytelników „Expressu" na honorowej liście znalazł się m. in. znakomity pilot szybowcowy, b. mistrz świata — **Edward Makula.**

★

● **W KWIETNIU** br. wejdzie na ekrany naszych kin barwny, długometrażowy reportaż z wielkich manewrów Armii Radzieckiej, które odbyły się jesienią 1967 r. na Białorusi i Ukrainie. Pokazano m. in. akcję lotnictwa i jego współdziałanie z armią naziemną. Tytuł filmu: „Manewry „Dniepr". Zrealizowali go: **W. Bojkow** i **B. Niebylicki.**

★

● **GRUPA** członków aeroklubu francuskiego w Marsylii — Marignane (20 osób) odwiedzi Polskę w dniach 7—11 kwietnia br. Uczestnicy tej wycieczki zapoznają się z działalnością Aeroklubu Warszawskiego oraz zwiedzą naszą stolicę, Kraków i Katowice. (sz)

★

● **NUMER 2** (luty 1969) miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" przynosi m. in. następujące publikacje: **A. Marksa** — Zadania „Sondy-5"; **A. Glassa** — Najciekawsze konstrukcje drewniane klasy standard z Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie; **J. Borzyszkowskiego** — Metodyka wyznaczania trwałości konstrukcji lotniczych; **B. Dostatniego** — Ekonomiczne problemy transportu lotniczego, a prognozy jego rozwoju; **B. Gruchelskiego** — Przegląd i ocena tworzyw stosowanych w budowie samolotów komunikacyjnych; **T. Wanata** — Niektóre zagadnienia kontroli stanu technicznego samolotów pasażerskich; **M. Żebrowskiego** — Turbulencja w atmosferze i **W. Kordzińskiego** — O możliwościach odwzorowywania na stoisku warunków pracy w locie silników turbinowych. W cyklu „Lotnicze porty świata": Genewa — Cointrin. Poza tym opisy samolotów: pionowego startu Hawker Siddeley „Harrier" i transportowego Lockheed „Galaxy". Jak z tego widać, w drugim tegorocznym zeszycie TL i A dominuje problematyka lotnictwa transportowego.

★

● **KOLEJNE** posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się 21 marca br. Na porządek dzienny obrad złożyły się informacje o przygotowaniach organizacyjnych do mistrzostw Polski juniorów (Elbląg) i seniorów (Poznań). Ponadto omówiono zasady regulaminów tegorocznych mistrzostw Polski, realizację planów szkoleniowych, a także przedstawiono informacje dotyczące sprzętu, jak i przygotowań do tegorocznych imprez spadochronowych.

★

● **GAZETA** codzienna Wojska Polskiego „Żołnierz Wolności" poświęciła w numerze z 21 marca br. obszerną publikację (płka **Antoniego Śmirskiego** i chor. **Zenona Frąckowiaka;** zdjęcia: **T. Wilk** i **W. Zawadzki**) seniorom lotnictwa polskiego i działalności Klubu Seniorów Lotnictwa. Czytelnikom gazety przedstawiono: **Pawła Zołotowa, Eugeniusza Dubę-Dubińskiego, Kazimierza Plenkiewicza, Medarda Koniecznego, Adama Kurowskiego, Jana Hrynkiewicza** i **Jana Malinowskiego.**

WICEPREMIER PIOTR JAROSZEWICZ HONOROWYM PROTEKTOREM VIII SAMOLOTOWEGO RAJDU DZIENNIKARZY I PILOTÓW

Zastępca Członka Biura Politycznego KC PZPR, Wiceprezes Rady Ministrów PRL Piotr Jaroszewicz objął honorowy protektorat nad VIII Samolotowym Rajdem Dziennikarzy i Pilotów.

Rajd, jak już podawaliśmy, odbędzie się w dniach 4—13 maja br. i rozegrany zostanie na trasie: Białystok — Elbląg — Inowrocław — Poznań — Wrocław. 28 marca br. odbyło się w Warszawie kolejne posiedzenie komitetu organizacyjnego rajdu, na którym omówiono stan przygotowań do imprezy i uzgodniono program poszczególnych etapów.

SESJA NAUKOWA, PRZYSIĘGA I IMMATRYKULACJA W DĘBLIŃSKIEJ „SZKOLE ORLĄT"

WYŻSZA Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego w Dęblinie przeżywała w dniach 22—23 marca br. uroczyste dni.

W sobotę, 22 marca br., odbyła się sesja Rady Naukowej WOSL poświęcona zagadnieniom związanym z kształtowaniem osobowości podchorążego pilota. Dowództwo Wojsk Lotniczych reprezentował gen. bryg. pil. Tadeusz Krepski. Uczestniczyli w niej specjaliści wojskowi i cywilni, reprezentujący m. in. WAT, WAP, Politechnikę Warszawską, Uniwersytet im. Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Aeroklub PRL, PLL LOT i PTA. Na sesji wygłoszono cztery referaty specjalistyczne. Wręczono również dyplomy uznania, nagrody i upominki pracownikom naukowym i dydaktycznym, którzy wnieśli poważny wkład w rozwój wyższej uczelni lotniczej w Dęblinie.

Symboliczne upominki w postaci kordzików lotniczych, przyznanych przez Dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego,** otrzymali z rąk generała **Tadeusza Krepskiego:** rektor Politechniki Warszawskiej prof. dr **Antoni Kiliński,** rektor UMCS w Lublinie prof. dr **Leonard Seidler** i dyrektor zakładów chemicznych „Pronit" w Pionkach **Stanisław Michalik.** Dyplomy i nagrody otrzymali m. in.: prof. dr **J. Reutt,** doc. dr **J. Barcicki,** doc. dr **Z. Lewandowski,** doc. dr **E. Lipiński,** doc. dr **St. Oziemski,** dr **K. Radziszewski,** dr **J. Zinkiewicz,** mgr **R. Tokarczyk** i mgr **A. Wesołowski.**

W niedzielę, 23 marca br. przed południem odbyła się na lotnisku uroczystość złożenia przysięgi wojskowej przez kandydatów na podchorążych WOSL. W uroczystości wziął udział członek KC PZPR I sekretarz WKW PZPR **Henryk Szafrański.** Po przysiędze zabrał głos gen. bryg. pil. **Tadeusz Krepski,** podkreślając znaczenie powietrznych sił naszej ludowej armii dla obronności kraju i składając podchorążym życzenia jak najlepszych osiągnięć w nauce i służbie. Serdeczne życzenia od władz partyjnych przekazał słuchaczom szkoły I sekretarz WKW PZPR, **Henryk Szafrański.** Po defiladzie podchorążych goście oraz rodziny młodych elewów zwiedzili uczelnię, m. in. nowocześnie wyposażone sale wykładowe, laboratoria i sale ćwiczeń.

Następnie, w sali Klubu Oficerskiego, odbyła się uroczystość drugiej immatrykulacji. Najlepszym chorążym indeksy wręczył gen. Tadeusz Krepski. Najmłodsi podchorążowie złożyli uroczyste ślubowanie, po czym odśpiewali chóralnie studenckie „Gaudeamus igitur" i hymn dawnej Szkoły Rycerskiej „Święta miłości kochanej ojczyzny".

Po wysłuchaniu inauguracyjnych wykładów płka pil. mgra Józefa Kowalskiego i ppłka mgra Jana Celka zebrani udali się na wspólny obiad, który zakończył uroczystość.

NA SREBRNY JUBILEUSZ POLSKI LUDOWEJ

MIELEC

Załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, dla uczczenia 25-lecia PRL, podjęła zobowiązania produkcyjne i czyny społeczne wartości 27 milionów złotych. Załoga WSK zobowiązała się wyprodukować m. in. ponad plan 3 samoloty An-2, z przeznaczeniem na eksport. To zobowiązanie zostało już wykonane.

KROSNO

Dla uczczenia 25-lecia PRL pracownicy Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie nad Wisłokiem podjęli zobowiązanie wykonania w czynie społecznym prac wartości 29 100 złotych.

WOJSKA LOTNICZE

W jednostce, która kontynuuje bojowe tradycje pułku „Kraków", cały personel przystąpił do walki o zaszczytny tytuł Klucza Służby Socjalistycznej.

W Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej podchorążowie zobowiązali się wziąć udział w pracach społecznych, których wartość ocenia się na 400 tysięcy złotych.

W dniu 19 marca 1969 r. zmarł nagle, w wieku 57 lat,

ANTONI MAŃKOWSKI

Major rez. lotnictwa WP, pilot sportowy, redaktor „Skrzydlatej Polski" w latach 1945—1948, publicysta i autor książek o tematyce lotniczej, działacz Aeroklubu Warszawskiego i Ligi Lotniczej, zasłużony współorganizator lotnictwa sportowego w pierwszych latach Polski Ludowej. W ostatnich latach był długoletnim pracownikiem Zakładu Wydawnictw CRS, zamiłowanym i cenionym działaczem społecznym.

Odznaczony był Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Odszedł od nas Drogi Kolega, człowiek pełen szlachetności, wieloletni serdeczny przyjaciel naszego pisma i lotnictwa.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

Zespół redakcji tyg. „Skrzydlata Polska"

UZNANIE DLA METEOROLOGÓW

Z okazji Światowego Dnia Meteorologii odbyła się 24 marca br. w warszawskim Pałacu Kultury i Nauki uroczysta akademia. Wzięli w niej udział pracownicy Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego, przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Geofizycznego oraz instytucji i organizacji współpracujących z PIHM, m. in. Wojsk Lotniczych i Aeroklubu PRL.

Naszym hydrometeorologom przekazano z tej okazji wiele serdecznych pozdrowień i złożono podziękowania za ofiarną pracę. Długoletni pracownicy PIHM, a wśród nich dyrektor Instytutu prof. dr **Władysław Parczewski** i doc. **Stanisław Rafałowski,** którzy 35 lat służą swą wiedzą polskiej hydrometeorologii, otrzymali dyplomy uznania. Obecny na akademii prezes Aeroklubu PRL **Stefan Antosiewicz** przekazał dla zespołu PIHM Dyplom Honorowy FAI, przyznany Instytutowi przez Międzynarodową Federację Lotniczą jako wyraz uznania za pracę naukową i działalność służące osłonie meteorologicznej lotnictwa.

KLUB PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH ZAPRASZA

Z okazji Międzynarodowego Dnia Lotnictwa i Kosmonautyki, Klub Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich organizuje w dniu **11 kwietnia br., w Domu Dziennikarza** w Warszawie (ul. Foksal 3/5) **o godz. 17.00,** okolicznościowy wieczór. W programie: prelekcja i pokaz filmów lotniczych i astronautycznych.

Sympatycy lotnictwa i astronautyki mile widziani. KPL serdecznie zaprasza.

Zarząd KPL

Na PÓŁMETKU

„Bardzo ucieszył mnie fakt podjęcia na łamach „Skrzydlatej" dyskusji na temat przyszłości lotnictwa amatorskiego w Polsce" — pisze w liście do naszej redakcji **Jarosław Janowski** z Łodzi, budujący aktualnie ze swymi współpracownikami **(Witold Kalita i Stefan Polawski)** samolot amatorski. Fakt ten ucieszył i nas, ponieważ jesteśmy życzliwi temu ruchowi. Otrzymaliśmy dziesiątki listów w tej sprawie. Wszystkich ich nie jesteśmy w stanie publikować, nawet we fragmentach, za co serdecznie przepraszamy naszych korespondentów. Szczególnie żywy oddźwięk wywołała propozycja powołania do życia Klubu Amatorów-Konstruktorów (popularnie zwanego KAK-iem). Bogata korespondencja, starannie przez nas kompletowana, przyda się niewątpliwie jakiejś przyszłej komisji, której — jesteśmy tego pewni — przyjdzie z pewnością w niedługim czasie zająć się lotnictwem amatorskim w Polsce.

Na razie jednak, nie zamykając oczywiście dyskusji na ten temat, chcielibyśmy niejako na półmetku wnieść parę naszych uwag do rozważań, jakie wysuwają nasi Czytelnicy-korespondenci w swych listach na temat ruchu amatorów-konstruktorów lotniczych.

Sądząc z listów i ich treści, zarysowały się w obecnie toczącej się dyskusji zdecydowanie dwie grupy amatorów-konstruktorów. Grupę pierwszą stanowią — przepraszamy za takie określenie — amatorzy-konstruktorzy z prawdziwego zdarzenia, mający za sobą już niewątpliwy dorobek, właściwe rozeznanie i traktujący ruch amatorski z całą powagą. Co bardziej niecierpliwi z tej grupy domagają się energicznego działania, przejścia od dyskusji do praktyki.

Nie dysponujemy na razie pełną listą osób, które podjęły w Polsce trudy (tak! Trudy — nie wahamy użyć się tu takiego określenia) amatorskiej budowy aparatów latających. Nie ulega jednak wątpliwości, że należy do nich pionier tego ruchu w Polsce Ludowej, **Józef Borzęcki** z Wrocławia, mający za sobą już bogaty twórczy dorobek. Czytelnicy zapewne zauważyli, że **J. Borzęcki** legitymuje się już szeregiem publikacji w „Skrzydlatej", m. in. „Poradnikiem amatora-konstruktora", który będzie kontynuowany. Wiadomo również, że w Łodzi, pod patronatem „Dziennika Łódzkiego" i Łódzkiego Zarządu ZMS, buduje samolot amatorski **Jarosław Janowski.** Niedawno publikowaliśmy relacje **Andrzeja Macko** (bardzo aktywnego popularyzatora konstruktorów-amatorów w prasie) o samolocie **Józefa Masłowskiego** ze wsi Sikorki pod Ząbkowicami Będzińskimi. Znany jest również pierwszy polski amatorski wiroszybowiec członków Klubu Wodnego LOK w Bytomiu, zbudowany przez **Aleksandra Bobika, Czesława Jurka i Andrzeja Sokalskiego.** Buduje swój samolot jeden z miejscowych taksówkarzy w Radomiu. Budują prawdopodobnie i inni, nie znani nam aktualnie konstruktorzy-amatorzy. Trudno wyliczyć wszystkie tego rodzaju przedsięwzięcia. Zresztą, nie jest to tu naszym celem. Informujemy o tym na bieżąco.

Nie ulega wątpliwości, że amatorski ruch konstruktorów stał się u nas faktem; faktem na pewno nieodwracalnym, chociaż — nie przesadzajmy — nie będzie to z pewnością ruch masowy, zważywszy jego trudności techniczno-ekonomiczne u nas. Patrzmy jednak w przyszłość. Słusznie chyba pisze **Ryszard Kosioł** („Skrzydlata" nr 48/1968), „że nasze społeczeństwo, które już coraz częściej stać na budowę domków jednorodzinnych, posiadanie własnych samochodów oraz jachtów (nieraz budowanych samodzielnie), posiada wszelkie warunki ku temu, aby niektórzy jego rozmiłowani w lotnicwie członkowie zajmowali się amatorską budową małych, prostych maszyn latających. Rzecz więc chyba tylko w tym, aby ruch ten był społecznie zorganizowany i kontrolowany. Pożyteczna zabawa amatora nie może bowiem kolidować z prawnymi zasadami powszechnego bezpieczeństwa".

Nasze prawo lotnicze, jak wiadomo, nie zabrania wpisu do rejestru podstawowego statków powietrznych, stanowiących własność obywatela polskiego (art. 18, p. 2, pp. 3), jak również zezwala na wykonywanie lotów próbnych bez świadectwa sprawności technicznej (artykuł 21, p. 2), co — rzecz jasna — nie rozwiązuje absolutnie problemu przepisów normujących działalność ruchu amatorskiego w Polsce.

Jak na razie jednak, amatorzy-konstruktorzy działają u nas w osamotnieniu i norm prawnych regulujących ich działalność nie będą na pewno w stanie wywalczyć sobie w pojedynkę. Potrzebne tu jest konkretne, mądre działanie zbiorowe w postaci jakiejś instytucji, która byłaby rzecznikiem ich spraw i reprezentantem wobec władz lotniczych, postulującym takie czy inne rozwiązania prawne ruchu amatorskiego. Dlatego też natarczywe, a nieraz ostre w formie atakowanie władz lotniczych przez niektórych dyskutantów za brak odpowiednich przepisów w tym względzie można uznać jedynie za przyczynki, nie zawsze słuszne, do wypracowania odpowiednich postulatów sugerujących resortowi komunikacji, naczelnej władzy lotnictwa cywilnego w Polsce, wprowadzenie względnie rozszerzenie przepisów normujących działalność lotnictwa amatorskiego w naszym kraju. Sporo tego rodzaju postulatów padło już na łamach „Skrzydlatej" w naszej dotychczasowej dyskusji. Wiemy też, że jest ona śledzona z należytą uwagą zarówno w resorcie komunikacji jak i w Aeroklubie PRL.

Bądźmy jednak sprawiedliwi. Jak dotychczas, o ile nam wiadomo, władze lotnicze nie przeszkadzały żadnemu konstruktorowi-amatorowi w jego działalności. Przeciwnie, ruchowi temu towarzyszy życzliwość społeczna, czego najlepszym dowodem są dotychczasowe patronaty nad amatorskimi konstrukcjami, że wymienimy tu dla przykładu Aeroklub Wrocławski, który nie tylko, że patronuje pionierskim poczynaniom Józefa Borzęckiego, ale sam wespół z zakładami lotniczymi buduje konstrukcję amatorską „Turbulent". Znane są też patronaty łódzkie czy LOK-u w Gliwicach. Pragniemy więc, aby konstruktorzy-amatorzy i wszyscy zwolennicy tego ruchu zrozumieli, że prawo jest prawem i musi być przestrzegane, a władze są od tego, aby stać na jego straży. Obowiązujące u nas Prawo Lotnicze jest Ustawą uchwaloną przez Sejm PRL i państwowa władza administracyjna, w tym przypadku resort komunikacji, nie jest władna zmieniać jego takich czy innych paragrafów. Może natomiast wnioskować ich zmiany. Zresztą, nie wydaje nam się — to rzecz oczywiście do dyskusji — czy w omawianej tu sprawie trzeba sięgać aż tak daleko. Wystarczą być może przepisy uzupełniające, wykonawcze, co leży przecież w gestii resortu komunikacji z tytułu funkcji nadzorczych normujących życie lotnictwa cywilnego w Polsce.

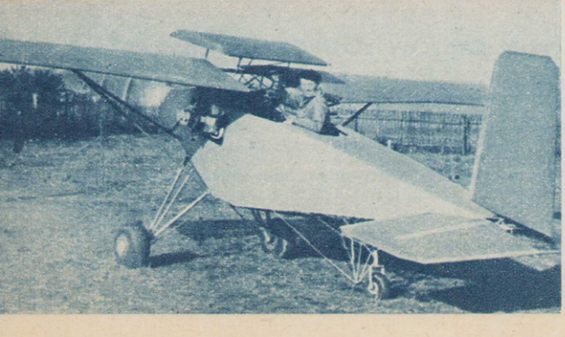
No, ale nie na ten temat przede wszystkim chcieliśmy się tu szerzej wypowiedzieć. Pora zrobić chyba następny krok w sprawie ruchu amatorskiego: powołać do życia organizację, instytucję, która przystąpiłaby do organizowania i normowania ruchu amatorów-konstruktorów, czyniąc wysiłki o pełną legalizację tego ruchu w kraju, zgodnie z prawem. Dyskutowana na łamach „Skrzydlatej" tak żywo sprawa Klubu Amatorów-Konstruktorów znalazła ogólny poklask. Różnie jednak ją zrozumieli nasi niektórzy Czytelnicy — korespondenci, szczególnie ci najmłodsi.

I tu parę słów o drugiej grupie tzw. amatorów-konstruktorów, która wyłoniła się z całej tej korespondencji. Nasi młodzi Czytelnicy zaczynają entuzjastycznie swe wywody od konkretnych propozycji organizacji KAK-u, widząc w takim Klubie wszystko to, co robią obecnie aerokluby regionalne ze swymi kołami lotniczymi i modelarniami, w których młodzież ma przecież konkretne możliwości nauki pilotażu szybowcowego czy samolotowego **bezpłatnie,** z dobrą perspektywą zdobycia zawodu pilota zarówno w lotnictwie cywilnym, jak i wojskowym. Są więc w tych kołach czy modelarniach odpowiednie legitymacje, znaczki organizacyjne, literatura fachowa i wszystko to, co stanowi dla nich taką atrakcję jak piszą.

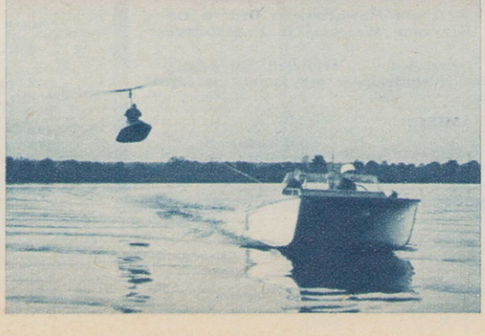
Nie jesteśmy jednak pewni, czy wynika to z braku dotarcia do kół czy modelarni, względnie ich małej dla młodzieży atrakcyjności, która pragnie majsterkować i budować prawdziwe samoloty, czy też po prostu z niewidzenia w swym zasięgu całej bogatej problematyki działania aeroklubów regionalnych. Podzielamy szczery entuzjazm naszych korespondentów dla KAK-u, niewątpliwą chęć brania bezpośredniego udziału w konstruowaniu czy budowie prawdziwych samolotów, ale przyznajemy, że nie widzimy Klubu Amatorów-Konstruktorów jako szkółki majsterkowania i ewentualnego etapu do kariery konstruktorskiej, co stoi przecież otworem dla każdego chętnego i zdolnego młodzieńca (i dziewcząt też) w systemie naszego powszechnego, średniego i wyższego nauczania w Polsce. Inna sprawa, że Aeroklub PRL mógłby rozważyć możliwość — może za pośrednictwem właśnie przyszłego KAK-u — szerszego włączenia młodzieży do zespołowego współudziału w budowaniu względnie naprawach sprzętu lotniczego, co — jak się wydaje — zyskuje coraz szersze zainteresowanie młodzieży. Pozostawmy tę sprawę jednak do ewentualnego zainteresowania się i rozpatrzenia Aeroklubowi PRL.

Naszym miłym i młodym jeszcze entuzjastom amatorskiej budowy aparatów latających pragniemy przypomnieć, że działalność ta — szczególnie indywidualna — obok niewątpliwej satysfakcji majsterkowania i wyżycia się na tym polu, jest niezwykle kosztowna. Na co ich, przynajmniej na razie, nie będzie stać. Trudno nam tu podać, ile włożył pieniędzy w swe konstrukcje Józef Borzęcki z Wrocławia. Wiemy jednak, ile kosztowała dotychczas budowa samolotu Jarosława Janowskiego z Łodzi. Był niedawno w naszej redakcji i opowiadał o tym. Włożył w tę robotę dotychczas (do połowy marca br.) po-

Samolot Józefa Masłowskiego



Wiroszybowiec z Bytomia



„Cirrus" Józefa Borzęckiego

POTRZEBNE ŻYCZLIWE I MĄDRE KIEROWANIE

Bardzo ucieszył mnie fakt podjęcia na łamach „Skrzydlatej" dyskusji na temat przyszłości lotnictwa amatorskiego w Polsce. Z moich obserwacji mogę stwierdzić, że budowa amatorskich statków latających zaczyna rozwijać się u nas bardzo dynamicznie i żaden zakaz administracyjny tej rzeczywistości nie zmieni. Podobne spostrzeżenia można by poczynić obserwując cały obóz socjalistyczny.

Nie może być harmonijnego rozwoju całokształtu życia, jeśli będzie pomijać się zupełnie niektóre jego dziedziny. Dostrzegły to wszystkie wysoko uprzemysłowione kraje i my również nie możemy o tym zapominać. Trzeba by na samym początku wydać nowe zarządzenia dotyczące konstrukcji amatorskich..

Równolegią i nie mniej ważną sprawą jest powstanie Klubu Amatorów-Konstruktorów Lotniczych. W nowych przepisach należałoby również umożliwić w praktyce budowę nowych prototypowych maszyn. W krajach zachodnich również wielu ludzi zdaje sobie sprawę z odpowiedzialności za powstawanie prototypów amatorskich i aby umożliwić ich powstawanie stworzono kategorię „Experimental" (nikt tam nie wymaga budowy np. 3 egzemplarzy prototypów). Warto by chyba skorzystać z tych naprawdę interesujących przepisów przy opracowywaniu naszych. Lotnictwem amatorskim w Polsce powinno kierować tylko życzliwe i mądre techniczne myślenie. Inaczej, wydaje się, że nie mamy żadnych szans.

JAROSŁAW JANOWSKI
Łódź

RZECZOWO I REALNIE

Uważam, że sam pomysł powołania Klubów Amatorów-Konstruktorów i umożliwienia im działalności jest słuszny, ale ustalenie zakresu i programu działania nie będzie chyba sprawą łatwą.

Sam jestem zwolennikiem umożliwienia amatorom tworzenia własnych konstrukcji urządzeń latających. Uważam jednak, biorąc pod uwagę liczne trudności związane z realizacją przedsięwzięcia (obliczenia i dokumentacja, materiały, nadzór. próby, koszty itp.), że pochopne działanie jest niewskazane, a opracowanie założeń należałoby oprzeć na rozpisanej ankiecie. Zastanawiając się nad tęsknotą wielu ludzi, zwłaszcza spoza lotnictwa, za amatorską budową urządzeń umożliwiających latanie, doszedłem do przekonania, że sam wybór odpowiedniej konstrukcji jak i sposobu realizacji projektu ma zasadnicze znaczenie dla sprawy.

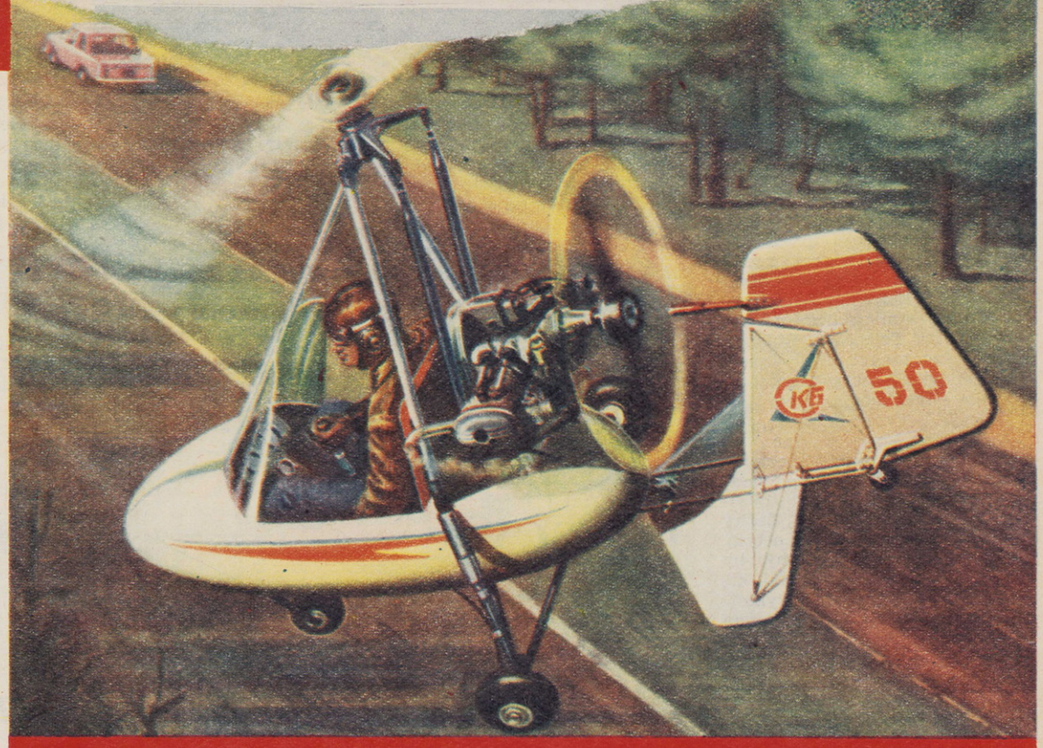
Aby nie wyważać przysłowiowych „otwartych drzwi", proponowałbym oprzeć wszystkie projekty na wypróbowanym, prostym i rozpowszechnionym na świecie, a przy tym niezwykle łatwym w pilotażu — wiropłacie Bensena, w wersji z silnikiem i bezsilnikowej (wiroszybowiec), lądowej i wodnej. Akceptacja tego projektu daje następujące korzyści: łatwość uzyskania względnie adoptowania sprawdzonej dokumentacji, która jak przypuszczam znajduje się już na terenie kraju; mniejsze koszty przeprowadzenia prób; wszystkie plusy związane z koncentracją wysiłku wielu amatorów wokół jednego zagadnienia: możliwość budowy jednego typu w różnych wersjach, przy minimalnych zmianach konstrukcyjnych; możliwość zlecenia wykonania wirnika oraz jego wału z łożyskiem (części najbardziej odpowiedzialnych) wytwórniom lotniczym, co w zasadniczy sposób rzutowałoby na bezpieczeństwo lotu; łatwość pilotażu i duże bezpieczeństwo lotu.

Przypuszczam, że w razie przyjęcia tej koncepcji rozwiązania zagadnienia, znalazłaby się spora grupa specjalistów lotnictwa, zatrudnionych w Instytucie Lotnictwa i Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego, którzy opracowaliby dokumentację, zbudowali prototyp i przeprowadzili próby. Sprawę napędu rozwiązałby chyba silnik „Gad" od motoszybowca „Pegaz", rozwijający moc ok. 30 KM. Ewentualne powiększenie tej mocy do 40 względnie 50 KM nie powinno stworzyć problemu. Można by też stosować przerobione silniki samochodu „Volkswagen".

Przy formułowaniu wyżej wymienionej koncepcji działalności Klubu brałem również pod uwagę te wszystkie pozytywne czynniki. które wypływają z faktu istnienia w naszym kraju ustroju socjalistycznego, patrona wszystkich pozytywnych przejawów inicjatywy społecznej. Gdy potrafimy tę inicjatywę połączyć z rzeczowo i realnie opracowanym planem oraz wykażemy się odpowiednią ilością zainteresowanych tą sprawą, możemy liczyć na poparcie władz.

Tak więc w pierwszej fazie realizacji wyżej wymienionego projektu mają piękne pole do popisu ludzie odznaczający się przede wszystkim talentem organizacyjnym.

ADAM POPIEŁ
Gliwice



Wiatrakowiec studentów radzieckich „Riga-50"

DWIE GRUPY AMATORÓW

Duże zainteresowanie wzbudziła we mnie dyskusja nad sprawą zorganizowania Klubu Amatorów-Konstruktorów. Osobiście gorąco popieram ideę zorganizowania KAK-u.

Jestem studentem I roku Studiów Matematyczno-Technicznych na Politechnice Warszawskiej. W późniejszym czasie zamierzam skończyć wydział lotniczy i zostać konstruktorem samolotów i poduszkowców.

Według mnie konstruktorzy amatorzy dzielą się na dwie grupy, w pewnym stopniu zróżnicowane. I grupa składa się z takich, którzy pragną latać na sprzęcie zbudowanym własnoręcznie i lubią przy tym majsterkować, a obie te czynności dają im wprost nieopisaną satysfakcję. II grupa ma ambicje skonstruowania własnej, oryginalnej konstrukcji, która naprawdę wzniosłaby się w powietrze. Z grupy tej wywodzić się będą przyszli konstruktorzy lotniczy z prawdziwego zdarzenia. Oczywiście granica pomiędzy tymi grupami jest nikła.

Aby spełnić marzenia I grupy, KAK miałby za zadanie rozpowszechniać dokumentacje już opracowane oraz zapewnić pomoc materialną i fachową.

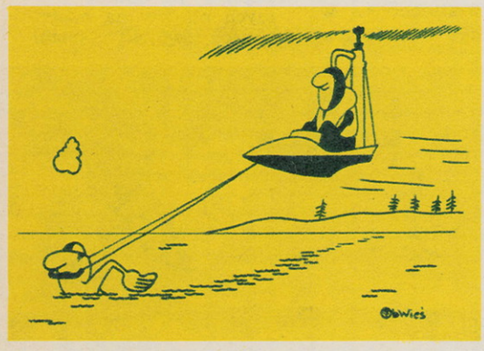
Ku zadowoleniu II grupy KAK rozpisywałby co pewien czas konkursy na konstrukcje amatorskie (np. co 5 lat) oraz zajmowałby się ewentualnie dokładnym opracowaniem dokumentacji oraz wyprodukowaniem i wypróbowaniem prototypu zwycięskiej konstrukcji, po czym konstrukcja ta mogłaby otrzymać zezwolenie na amatorskie odwzorowywanie w I grupie.

Wydaje mi się celowe, aby KAK objął patronat nad amatorami-konstruktorami poduszkowców, gdyż i takich sporo się znajdzie.

Popieram propozycję J. Stachurskiego zorganizowania zjazdu KAK, na który przybędą wszyscy zainteresowani i na którym zostałyby wybrane władze KAK.

Jako przyszły członek KAK grupy II (I-również) ślę gorące pozdrowienia.

MAREK GRABOWSKI
Warszawa



nad 22 tysiące złotych. Ale przecież na tym nie koniec. Dodajmy tu, przy okazji, że Janowski, członek Aeroklubu Łódzkiego, jest znanym modelarzem i posiada licencję pilota szybowcowego II klasy. Zastanówcie się nad tym i weźcie tę okoliczność pod uwagę. Na razie więc, póki co, polecamy Wam nasi mili młodzi korespondenci koła lotnicze i modelarnie, no i pilną naukę w szkole. Od tego będzie wiele zależało.

Wróćmy jednak do tego następnego kroku, jaki trzeba niewątpliwie zrobić w sprawie amatorskiego ruchu. Powołanie do życia Klubu Amatorów-Konstruktorów (nazwę traktujemy jako tymczasową) jest pilną koniecznością. Nie ulega też chyba wątpliwości, że winien on działać przy Aeroklubie PRL, Stowarzyszeniu, które — zdaniem wszystkich korespondentów — winno patronować lotnictwu amatorskiemu w Polsce. I to jest pierwszy wniosek, który wypływa z dotychczasowej dyskusji.

Po drugie — naszym zdaniem — sprawę Klubu Amatorów-Konstruktorów, czy nawet lotnictwa amatorskiego w ogóle, należałoby wnieść pod obrady najbliższego Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL. Sugerujemy, aby wnioski w tej sprawie sprecyzował w oparciu o dotychczasową dyskusję najbardziej w tej chwili prężny i dojrzały wrocławski ośrodek amatorów-konstruktorów z J. Borzęckim na czele i włączył je pod obrady poprzez delegatów Aeroklubu Wrocławskiego, którzy — znając ich życzliwy stosunek do tej całej sprawy — nie odmówią chyba swego poparcia. Dalszy bieg KAK-u, o ile Zjazd APRL ustosunkuje się pozytywnie do tej sprawy, powinien mieć już charakter roboczy. „Skrzydlata" służy tu pomocą. Prosimy jednak zrozumieć, że redakcja dysponuje skromnymi środkami i nie ma możliwości organizacyjnych dla prowadzenia KAK-u, który — naszym zdaniem — mógłby być na przykład jedną z komisji specjalistycznych przy ZG APRL lub, jeśli okaże się to potrzebne, działać na zasadach dawnego Klubu Seniorów. Rzecz oczywiście do dyskusji.

I trzecia sprawa. Aby zdobyć możliwie pełne rozeznanie amatorskiego ruchu lotniczego, pragniemy przeprowadzić **ankietę-ewidencję** — amatorów konstruktorów w Polsce. W związku z tym prosimy zainteresowanych o nadesłanie do redakcji następujących odpowiedzi:

1. **IMIĘ I NAZWISKO**
2. **MIEJSCE ZAMIESZKANIA**
3. **WIEK**
4. **WYKSZTAŁCENIE**
5. **ZAWÓD**
6. **KWALIFIKACJE LOTNICZE** (np. modelarz, pilot itp.)
7. **PRZYNALEŻNOŚĆ DO ORGANIZACJI SPOŁECZNEJ** (m. in. aeroklubu)
8. **OD KIEDY INTERESUJE SIĘ AMATORSKIMI KONSTRUKCJAMI?**
9. **CZY COŚ BUDUJE LUB PRÓBOWAŁ BUDOWAĆ?**
   a. **SAM?**
   b. **Z KIMŚ WSPÓLNIE?**
   c. **JAKIE TEGO EFEKTY?**
   d. **MOŻLIWOŚCI MATERIALNE** (m. in. finansowe) **PRZEZNACZONE NA TEN CEL?**
10. **CZY INTERESUJE GO KAK? CHCIAŁBY DO NIEGO NALEŻEĆ?**

Być może, że „Skrzydlata" nie dociera do wszystkich amatorów-konstruktorów (Czytelnicy sygnalizują nam nieustannie trudności w nabyciu pisma w różnych rejonach kraju), prosimy więc o rozpowszechnienie naszej ankiety-ewidencji wśród zainteresowanych. Czekamy na odpowiedzi.

— I tyle na razie. Dyskusja trwa. A te kilka uwag nie jest bynajmniej próbą jej dotychczasowego podsumowania.

Ikarus

POLSCY SZYBOWNICY PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

Już za rok do Teksasu

JUŻ za rok polska ekipa szybowcowa będzie pakowała sprzęt i walizki przed wyjazdem na mistrzostwa świata, które zostaną rozegrane w miejscowości Marfa (stan Teksas) w Stanach Zjednoczonych AP. Czasu, jak widać, na przygotowania i trening pozostało niewiele. Tym bardziej, że chcielibyśmy wysłać do USA pełną ekipę z czterema pilotami i odpowiednim wyposażeniem sprzętowym („Kobry", „Zefiry 4"?) Nie mówiąc już o tym, jak barozo pragniemy, by nasi piloci lepiej spisali się na kontynencie amerykańskim, aniżeli w rodzinnym Lesznie.

Na ostatnim posiedzeniu Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL zaakceptowała plan przygotowań pilotów do czekającej ich batalii o tytuł najlepszego szybownika w świecie. Trener kadry narodowej Józef Dankowski, wybierając między potrzebami a możliwościami, przewidział interesujący program treningu.

Tegoroczny sezon rozpoczęła kadra szybowcowa obozem kondycyjnym, który odbył się w marcu (od 11 do 25) na Hali Gąsienicowej w Tatrach. Oprócz podniesienia ogólnej sprawności fizycznej, obóz miał na celu wszechstronną ocenę i analizę wyników XI Szybowcowych Mistrzostw Świata (Leszno 1968). We własnym gronie piloci mogli szczerze i drobiazgowo przeanalizować wszelkie braki i przyczyny ubiegłorocznej porażki, a równocześnie wyciągnąć pożyteczne nauki.

Jeszcze w tym miesiącu, lub od 1 maja br., kadra narodowa spotka się w Lesznie na dwutygodniowym zgrupowaniu. Celem tego obozu będzie intensywny trening przed mistrzostwami Polski oraz loty zapoznawcze na nowych typach szybowców. Szczególny nacisk zapowiedział trener na loty bez widoczności ziemi oraz precyzję dolotów przy różnych kierunkach wiatrów.

Począwszy od tego zgrupowania zintensyfikowane zostanie szkolenie teoretyczne czołowych szybowników oraz zwiększona doza zaprawy sportowej. I tak na leszneńskim obozie przeprowadzona zostanie analiza wyników, które polscy piloci uzyskali na trzech ostatnich mistrzostwach świata: w Argentynie, Anglii i Polsce. W zestawie tematów dokształcania teoretycznego widzimy m. in.: osiągi najnowszych szybowców i kierunki ich rozwoju, organizacja pracy w ekipie, technika i taktyka lotów zespołowych, frazeologia szybowcowa i metody określania własnego położenia.

Z zagadnień taktycznych szczegółowo zostanie opracowane przygotowanie do lotu, zawierające takie elementy jak: wpływ różnych czynników na decyzję odejścia na trasę, opłacalność ryzyka późnego odejścia, korzyści i ryzyko dużych odskoków od trasy.

W trakcie obozu, w ramach wymiany doświadczeń, oceniać będą piloci najlepsze i najgorsze wyniki dnia, jak też zajmą się analizą danych synoptycznych i ich konfrontacją z rzeczywistymi warunkami atmosferycznymi.

Do tego wszystkiego trener przewidział jeszcze naukę i doskonalenie w języku angielskim oraz codzienne zajęcia z WF.

Kolejnym etapem przygotowań do walki w USA staną się XII Szybowcowe Mistrzostwa Polski, które odbędą się w Lesznie w dniach od 8 do 22 czerwca br. Można się spodziewać, że wkrótce po mistrzostwach trener przedstawi skład reprezentacji na USA.

Jeśli tylko będzie to możliwe, w lipcu na rekonesans przed przyszłorocznymi mistrzostwami uda się za ocean dwóch naszych czołowych zawodników — Jan Wróblewski i Edward Makula oraz, jako kierownik ekipy, Tadeusz Rejniak. Wyjazd taki byłby ze wszech miar pożądany, nawet jeśli mógłby latać tylko Jan Wróblewski, a Makula spełniałby rolę pomocnika. Piloci ci bowiem, oprócz własnych cennych doświadczeń, przywieźliby wiele istotnych spostrzeżeń dla całej reprezentacji.

Od sierpnia br. rozpocznie się właściwy trening do mistrzostw świata. W miesiącu tym trener zaplanował obóz w szkole szybowcowej „Żar" lub w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. W czasie tego zgrupowania każdy z pilotów powinien wykonać:

- 10—14 przelotów w terenie górskim w lotach zespołowych i indywidualnych,
- co najmniej 1600 kilometrów przelotów,
- możliwie dużo lotów na prądach zboczowych i termicznych.

Jesienią, gdy tylko zostaną wyprodukowane szybowce „Kobra", piloci przyjadą na kilka dni do Bielska-Białej lub Leszna, aby zapoznać się z tymi maszynami.

Innowacją w przygotowaniach naszych pilotów do udziału w mistrzostwach świata jest plan trenera, by reprezentanci (i oczywiście zawodnik rezerwowy) indywidualnie „doskakiwali" na falę w Nowym Targu. Mogliby tam się szybko znaleźć, gdyby wystąpiła fala, za pomocą samolotów aeroklubowych, a w najgorszym razie — pociągiem.

W Nowym Targu leszneńskie Centrum przygotuje dla reprezentacji pięć szybowców, natomiast Aeroklub Tatrzański zapewni wyżywienie i noclegi oraz pomoc przy starcie.

Przy tych udogodnieniach każdy z reprezentantów powinien wykonać po pięć przelotów falowych, przy czym zakłada się, że w każdym przelocie wykorzysta on kilka różnych zafalowań. Sprawozdania z tych lotów będą w przyszłości wykorzystane dla opracowania falowych tras przelotowych w celu zdobywania diamentów za przelot ponad 500 km oraz prób lotów rekordowych po trasach trójkątnych.

W pierwszej połowie lutego przyszłego roku odbędzie się kolejny obóz kondycyjny całej kadry narodowej w szybownictwie. Obok zajęć sportowych, na obozie tym piloci ocenią dotychczasowe przygotowania i trening oraz wypowiedzą się na temat planu treningu w roku 1970.

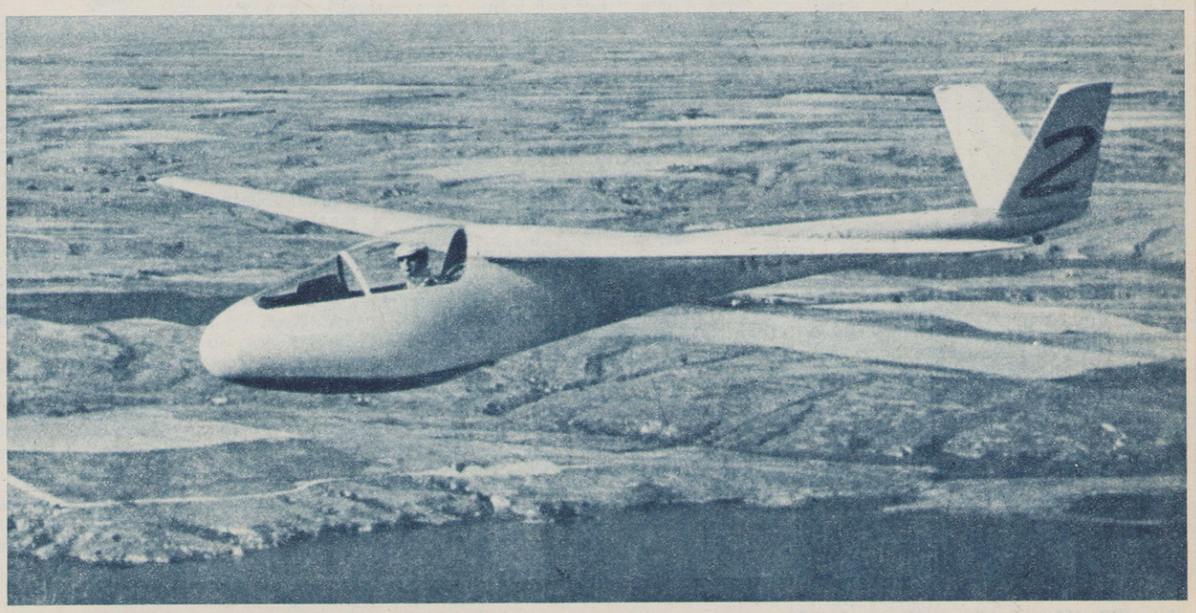
Bezpośredni trening do mistrzostw świata zaplanowany jest na kwiecień przyszłego roku w Jeleniej Górze, z tym jednak, że w ostatnich dniach tego miesiąca ekipa przeniosłaby się do Leszna, gdzie nastąpiłyby ostatnie przygotowania do wyjazdu.

Na obozie piloci latali by już na przydzielonych szybowcach, wlatując się w poszczególne egzemplarze doskonaliliby współpracę w przelotach zespołowych oraz z ekipami naziemnymi. W tej fazie treningu każdy z pilotów powinien wylatać około 50 godzin i wykonać 10—15 przelotów o łącznej odległości rzędu 2000 km.

Integralną częścią treningu będą zajęcia teoretyczne, w czasie których piloci zajmą się m.in. szczegółowym przestudiowaniem i analizą regulaminu mistrzostw, oceną sprzętu konkurentów, osiągnięciami przeciwników, warunkami atmosferycznymi i nawigacją w rejonie Marfy (na podstawie dostępnej literatury oraz przeprowadzonego rekonesansu), opracowaniem i przećwiczeniem założeń organizacyjno-taktycznych dla całej ekipy.

Termin bezpośredniego treningu do mistrzostw może ulec zmianie, jeżeli taka potrzeba (lub konieczność) zaistnieje wskutek przesunięcia terminu dostawy sprzętu lub transportu szybowców do USA.

Jak widać z tego krótkiego zestawienia, plan przygotowań do mistrzostw w USA został starannie i wszechstronnie opracowany przez trenera Dankowskiego. Należałoby tylko życzyć, aby nic nie stanęło na przeszkodzie realizacji tych zamierzeń. Powiedzmy sobie otwarcie, że w porównaniu do wielu innych dyscyplin sportowych jest to raczej plan skromny i mało kosztowny. A jak by na to nie patrzeć, w USA otrzymamy odpowiedź, czy wyniki leszneńskie były chwilowym niepowodzeniem, czy też zapowiedzią dłuższego regresu w wynikach naszych pilotów na mistrzostwach świata. **(pom)**



Nad Nebraską leci A. Smith, aktualny mistrz świata w klasie standard. Na swoim terenie ten zawodnik będzie groźnym przeciwnikiem naszych reprezentantów. Foto: „Soaring"

WETERANI LUDOWEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

WIKTOR KALINOWSKI

WETERAN 1 plm „Warszawa". Urodził się w Dniepropietrowsku 29 sierpnia 1918 roku, w rodzinie górnika. Dziadek Kalinowskiego, Marceli, mieszkał przed I wojną światową w Warszawie. Ojciec Stanisław Kalinowski ukończył w okresie międzywojennym w Moskwie Instytut Marksizmu-Leninizmu dla mniejszości narodowych Zachodu. Matka, z domu Gontarenko, była Ukrainką. W Dniepropietrowsku Wiktor ukończył 8-klasową szkołę podstawową. W 1937 roku zapisał się do miejscowego aeroklubu. Pracował w fabryce jako ślusarz precyzyjny i jednocześnie uczęszczał na kursy lotnicze. W 1939 roku został powołany do wojska z przydziałem do jednostki artyleryjskiej. Uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej. W 1940 r. rozpoczął szkolenie w Krasnodarskiej Szkole Pilotów. Szkolił się na samolotach I-16 Rata. Szkołę ukończył w połowie 1941 roku, otrzymując dyplom pilota myśliwskiego i przydział do 233 pułku lotnictwa myśliwskiego z odwodu naczelnego dowództwa. Jako pilot tego pułku uczestniczył w walkach powietrznych w rejonie Moskwy. Późną jesienią 1941 roku w okolicach miejscowości Michajłowskaja zestrzelił pierwszą maszynę niemiecką. Latając w składzie 233 pułku, zestrzelił łącznie 8 samolotów hitlerowskich. Sam był trzykrotnie trafiony. Dwa razy lądował na uszkodzonej maszynie, raz ratował się skokiem ze spadochronem. W połowie 1943 roku, latając już w składzie 153 pułku lotnictwa myśliwskiego, uczestniczył w walkach powietrznych w rejonie tzw. łuku kurskiego. Zestrzelił dalsze dwa samoloty niemieckie. Jesienią 1943 roku wraz z przyszłą żoną Walą Gawryłową został skierowany do Grigoriewskoje, do 1 plm „Warszawa". Przeszedł cały szlak bojowy tego pułku jako dowódca klucza, aż do Berlina. Konto powietrznych zwycięstw uzupełnił dwoma zestrzelonymi samolotami niemieckimi. Kalinowski zakończył wojnę mając w dzienniku lotów 215 lotów bojowych, 139 stoczonych walk powietrznych i 12 na pewno strąconych samolotów hitlerowskich. Wkrótce po zakończeniu wojny wrócił do Związku Radzieckiego.

Odznaczenia: Virtuti Militari V klasy (otrzymał jako pierwszy spośród lotników ludowych jednostek), Krzyż Grunwaldu III klasy, Order Czerwonego Sztandaru, Order Czerwonej Gwiazdy (dwukrotnie), Krzyż Walecznych, Złoty Krzyż Zasługi, Srebrny Krzyż Zasługi, sześć medali pamiątkowych.

EDWARD SZAFRAŃSKI

WETERAN 1 plm „Warszawa". Urodził się 10 sierpnia 1912 roku w wiosce Petrymany na Ukrainie, w rodzinie polskiej. W 1933 roku ukończył w Leningradzie Wojskową Szkołę Lotniczo-Techniczną. Do 1939 roku pełnił służbę w jednostkach lotniczych na różnych stanowiskach technicznych. Dzień 22 czerwca 1941 roku zastał go w aeroklubie w Uralsku, gdzie pełnił funkcję inżyniera aeroklubu. Do 1943 roku był w różnych jednostkach lotniczych, szkoląc pilotów. Latem 1943 roku został skierowany z Taszkientu przez dowódcę wojsk lotniczych okręgu do Moskwy, do naczelnego dowództwa. Z Moskwy został skierowany do Grigoriewskoje. W 1 plm „Warszawa" przez cały okres wojny pełnił funkcję inżyniera II eskadry w stopniu porucznika. Po zakończeniu wojny, w latach 1945—1955 pełnił odpowiedzialne funkcje w ludowym Lotnictwie Polskim, w służbie inżynieryjnej. W sierpniu 1955 roku wyjechał do Związku Radzieckiego. W 1961 roku został przeniesiony do rezerwy.

Odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Order Czerwonej Gwiazdy, Srebrny medal „Zasłużonym na polu chwały", Srebrny Krzyż Zasługi, Brązowy Krzyż Zasługi, pamiątkowe medale wojenne polskie i radzieckie.

WASYL GASZYN

PŁK rez. pil. Ostatni frontowy dowódca 1 plm „Warszawa". Urodził się 29 stycznia 1919 roku we wsi Kołoszyno w okręgu moskiewskim, w rodzinie chłopskiej. Do szkoły podstawowej uczęszczał w osadzie Zabołotie. Potem uczył się w technikum w Woskresieńsku. W 1938 roku rozpoczął szkolenie lotnicze w aeroklubie w miejscowości Ramienskoje. Pracował zawodowo i jednocześnie uczył się latać. W 1939 roku wstąpił do Kaczyńskiej Szkoły Lotniczej, odznaczonej Orderem Czerwonego Sztandaru. Szkołę tę ukończył w 1940 roku. Pozostał w niej jako instruktor. Po napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki był nadal w szkole. Po pewnym czasie szkoła przebazowała się pod Sewastopol, a stamtąd do miejscowości Krasnyj Kut. W lipcu 1943 roku jako jeden z najlepszych instruktorów został skierowany do Grigoriewskoje, do organizującej się 1 polskiej eskadry myśliwskiej. Po powstaniu 1 pułku „Warszawa", Wasyl Gaszyn w stopniu porucznika dowodził II eskadrą do 4 października 1944 roku. Po śmierci ppłka Jana Tałdykina (16 marca 1945 roku) Wasyl Gaszyn w stopniu kapitana objął 18 marca 1945 roku dowództwo 1 plm „Warszawa". Awansowany został do stopnia majora po zakończeniu wojny. W latach 1945—1953 pełnił odpowiedzialne funkcje w ludowym Lotnictwie Polskim. W listopadzie 1953 roku wrócił do Związku Radzieckiego. Obecnie jest pułkownikiem rezerwy.

Odznaczenia: Virtuti Militari V Klasy, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Order Czerwonego Sztandaru (dwukrotnie), Order Czerwonej Gwiazdy, Złoty Krzyż Zasługi (dwukrotnie), Srebrny Krzyż Zasługi (dwukrotnie).

RAJ. KUL.

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

RYSZARD WORONIECKI (1891—1929)

Urodził się 15 lutego 1891 roku w Kijowie, gdzie ukończył szkołę średnią. Po odbyciu obowiązkowej służby w piechocie w armii carskiej i uzyskaniu stopnia chorążego rezerwy, wstąpił na wydział mechaniczny Politechniki w Kijowie. Pierwszego sierpnia 1914 r. został zmobilizowany do służby czynnej i wysłany ze swym pułkiem piechoty na front. 15 maja 1915 r., po wybuchu obok rosyjskich okopów austriackiego pocisku artylerii ciężkiej, został zasypany ziemią i następnie wzięty do niewoli. Przebywał dłuższy czas w szpitalu, a potem w austriackim obozie jeńców.

W grudniu 1918 roku powrócił do kraju i został przyjęty do Wojska Polskiego w stopniu podporucznika. Ukończył VI Kurs Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Toruniu. Po otrzymaniu dyplomu i odznaki obserwatora został przeniesiony z korpusu osobowego oficerów piechoty do lotnictwa. Bezpośrednio po ukończeniu kursu został zatrzymany w Szkole Obserwatorów jako instruktor.

W latach 1923—1925 studiował w Ecole Superieure D'Aeronautique w Paryżu. Szkołę tę ukończył z wynikiem b. dobrym i uzyskał stopień inżyniera lotniczego. 17 sierpnia 1925 r. powrócił do kraju i otrzymał przydział służbowy do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Grudziądzu (od IV.1927 r. w Dęblinie), gdzie prowadził dla podchorążych i oficerów z innych rodzajów broni wykłady i ćwiczenia praktyczne z aeronawigacji oraz budowy płatowców.

Od najmłodszych lat wykazywał duże zamiłowanie do mechaniki, a w szczególności budowy płatowców. W okresie pobytu w Dęblinie, w godzinach pozasłużbowych, rozpoczął budowę samolotu sportowego własnego pomysłu. Był to drewniany dwumiejscowy jednopłat z silnikiem gwiazdowym, chłodzonym powietrzem. Oryginalnego kształtu płat był nieco zakrzywiony na końcach do góry. Budowę samolotu przeprowadzał Woroniecki własnoręcznie wraz z 5 majstrami wojskowymi, którzy wykonywali wszystkie prace najzupełniej bezinteresownie. Samolot został oblatany na lotnisku w Dęblinie w czerwcu 1928 r., przez instruktora szkoły por. pil. Stefana Floryanowicza. Według opinii Floryanowicza samolot Woronieckiego zachowywał się w powietrzu prawidłowo, był przyjemny w pilotażu i łatwo lądował. Dopuszczony do normalnej eksploatacji przez Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, został przekazany do jednego z aeroklubów, gdzie uległ zniszczeniu wskutek błędu popełnionego przez pilota.

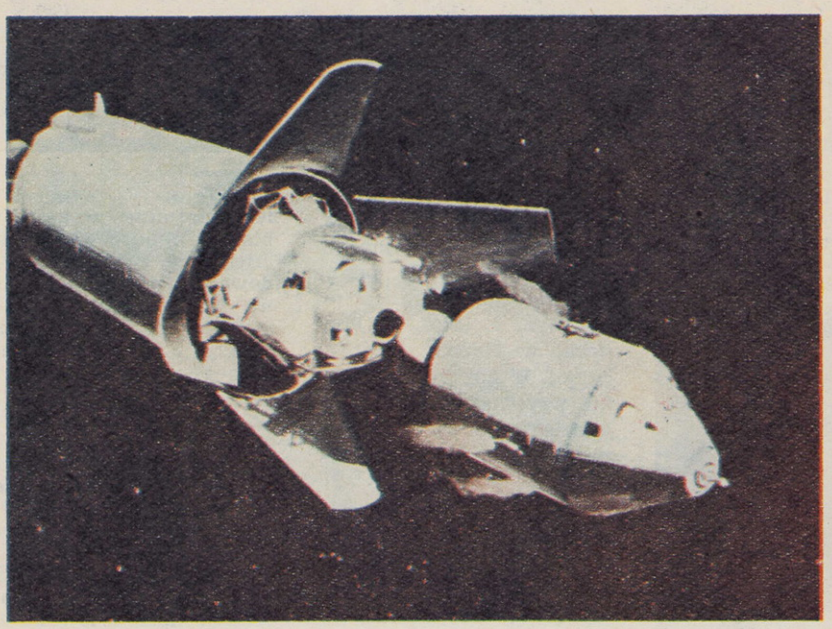
Woroniecki z wielką wytrwałością dalej pogłębiał swą wiedzę. W styczniu 1929 r. został przeniesiony z Dęblina do Warszawy, gdzie został wyznaczony na stanowisko kierownika Stacji Przyrządów Pokładowych w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. W tym okresie bardzo modne stało się urządzenie na skrzydłach samolotu zwiększające nośność — skrzela (sloty). Pozwalały one zarówno na lądowanie z mniejszą prędkością niż normalnie, jak i start przy mniejszej prędkości (wcześniejszy) lub na dużym kącie wznoszenia. Urządzenie to polega na umieszczeniu na przedniej krawędzi skrzydeł (całych lub ich części) rodzaju lotki, stałej bądź wysuwającej się automatycznie przy przekraczaniu pewnej granicy minimum prędkości. W pracy skrzela są otwarte tak, że między skrzelem a skrzydłem powstaje szczelina, przez którą przepływają strugi powietrza zapewniając prawidłowy opływ grzbietu profilu, co umożliwia oderwanie strug.

Departament Aeronautyki pragnął posiadać samolot zaopatrzony w skrzela dla celów doświadczalnych. Wybór padł na dwumiejscowy lekki bombowiec i jednocześnie samolot rozpoznawczy „Potez XXV". Nie był to pomysł fortunny, gdyż samolot ten i tak miał stosunkowo b. krótki start, dobieg i wznoszenie. Po odbiór samolotu zaopatrzonego w sloty wyjechali do Anglii kpt. obs. inż. R. Woroniecki — jako rzeczoznawca i nawigator w drodze do kraju i por. pil. Jan Baranowski z 62 esk. liniowej 6 p lotn. we Lwowie. W czasie przelotu z Londynu do Warszawy w dniu 2 listopada 1929 r. lotnicy wpadli nad rejonem Wogezów w gęstą mgłę. Samolot został rozbity, a pilot i obserwator ponieśli śmierć.

Ryszard Woroniecki został pochowany na wojskowym cmentarzu w Warszawie.

Odznaczenia: polska, francuska i rumuńska odznaka obserwatora lotniczego, Srebrny Krzyż Zasługi.

(J. Kędz.)



Dr inż. ANDRZEJ MARKS

Z LEWEJ
Statek „Apollo" odłączył się od ostatniego członu rakiety nośnej. Następnie „Apollo" obróci się o 180 stopni i połączy ze znajdującym się w rakiecie nośnej statkiem LM.

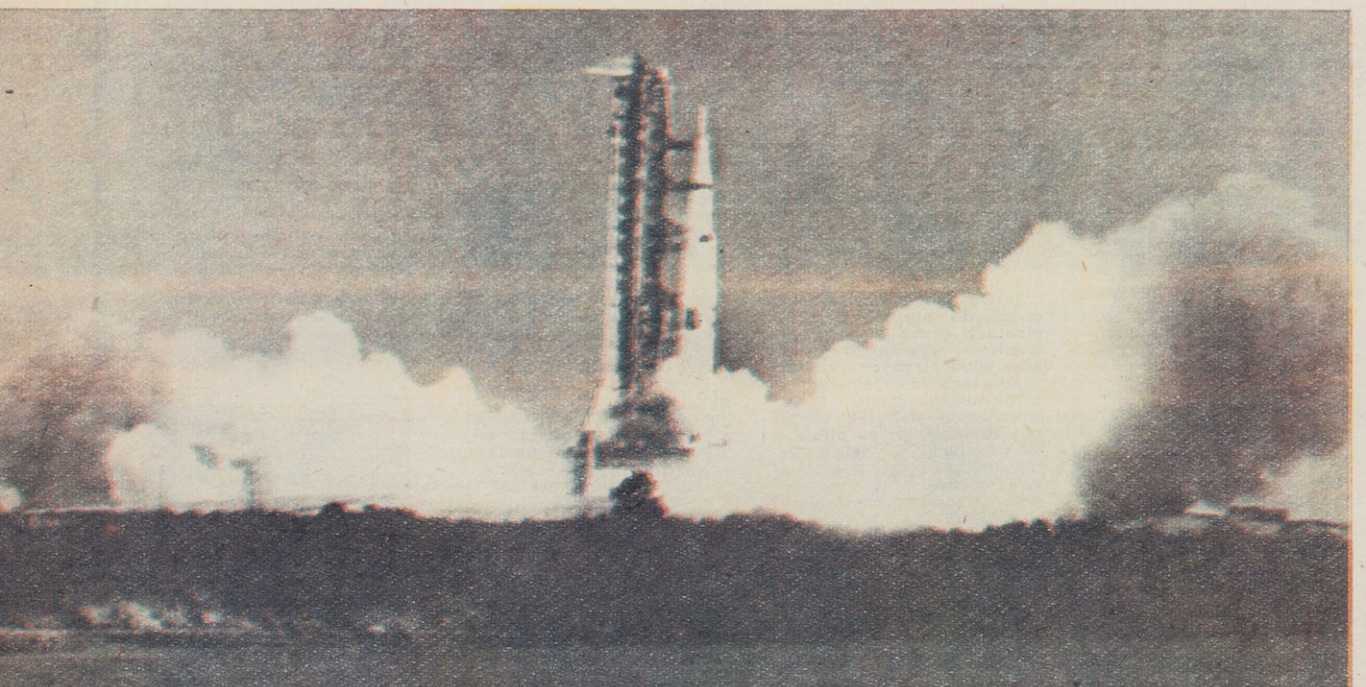
Z PRAWEJ
Zespół statków „Apollo – LM" na orbicie.

W dniu 3 marca 1969 roku rozpoczął się o godzinie 17 czasu warszawskiego kolejny eksperyment w ramach amerykańskiego Programu „Apollo", mający na celu załogową wyprawę na powierzchnię Księżyca. Nie był on co prawda tak efektowny jak lot statku „Apollo-8" w sąsiedztwo Księżyca, ale miał nadzwyczaj duże znaczenie techniczne oraz był bardzo trudny i niebezpieczny. Był to najbardziej ryzykowny lot załogowy Amerykanów. Po raz pierwszy bowiem wysłano w przestrzeń i wypróbowano kompletny statek „Apollo" wraz z kompletnym statkiem wyprawowym LM (Lunar Module — Człon Księżycowy). Celem lotu było właśnie przeprowadzenie pierwszych prób załogowych statku LM. Cały zespół miał masę 45 000 kg. Załogę statku „Apollo-9" stanowili: ppłk James McDivitt, płk David Scott i naukowiec Russel Schweickart.

W 15 minut po starcie statek rozpoczął wokółziemski lot satelitarny na wysokości 190,7 km. W 1 godzinę i 43 minuty po starcie kosmonauci odłączyli statek „Apollo-9" od ostatniego członu rakiety nośnej, obrócili go wokół osi poprzecznej o 180 st. i połączyli ze znajdującym się w górnej części rakiety statkiem LM, po czym został on odczepiony od rakiety. Następnie kosmonauci wykonali pewną korektę kierunku i prędkości lotu, w wyniku czego statek zaczął okrążać Ziemię na wysokości od 190,04 km do 228,06 km. W następnym dniu lotu — 4 marca — McDivitt uruchomił o godzinie 15 minut 12 główny silnik członu rakietowego statku „Apollo", co zwiększyło nieco prędkość lotu i podniosło apogeum orbity na wysokość 345,60 km. W kolejnym dniu lotu — 5 marca — Schweickart i McDivitt przeszli przez tunel łączący statki z kabiny „Apollo" do kabiny LM, przy czym Schweickart, idący jako pierwszy, natrafił na niespodziewane przeszkody. (Operacja ta odbyła się zresztą z 80-minutowym opóźnieniem, gdyż wystąpiła zwłoka w wyznaczeniu pozycji statków. Oprócz tego Schweickart był dość poważnie niedysponowany). Po przejściu do kabiny statku LM kosmonauci rozmawiali przez 14 minut nadprogramowo z ośrodkiem naziemnym, a później przeprowadzili przez 7 minut transmisję telewizyjną. W kabinie statku LM przebywali oni przez kilka godzin, kontrolując urządzenia. Pod koniec pobytu w niej McDivitt włączył na 6 minut silnik rakietowego członu hamującego statku LM, co imitowało lądowanie tego statku na Księżycu. Później powrócili oni do kabiny „Apollo". O godzinie 23 minut 26 McDivitt włączył na 41 sekund silnik członu rakietowego statku „Apollo", co przekształciło orbitę na kołową na wysokości 213 km.

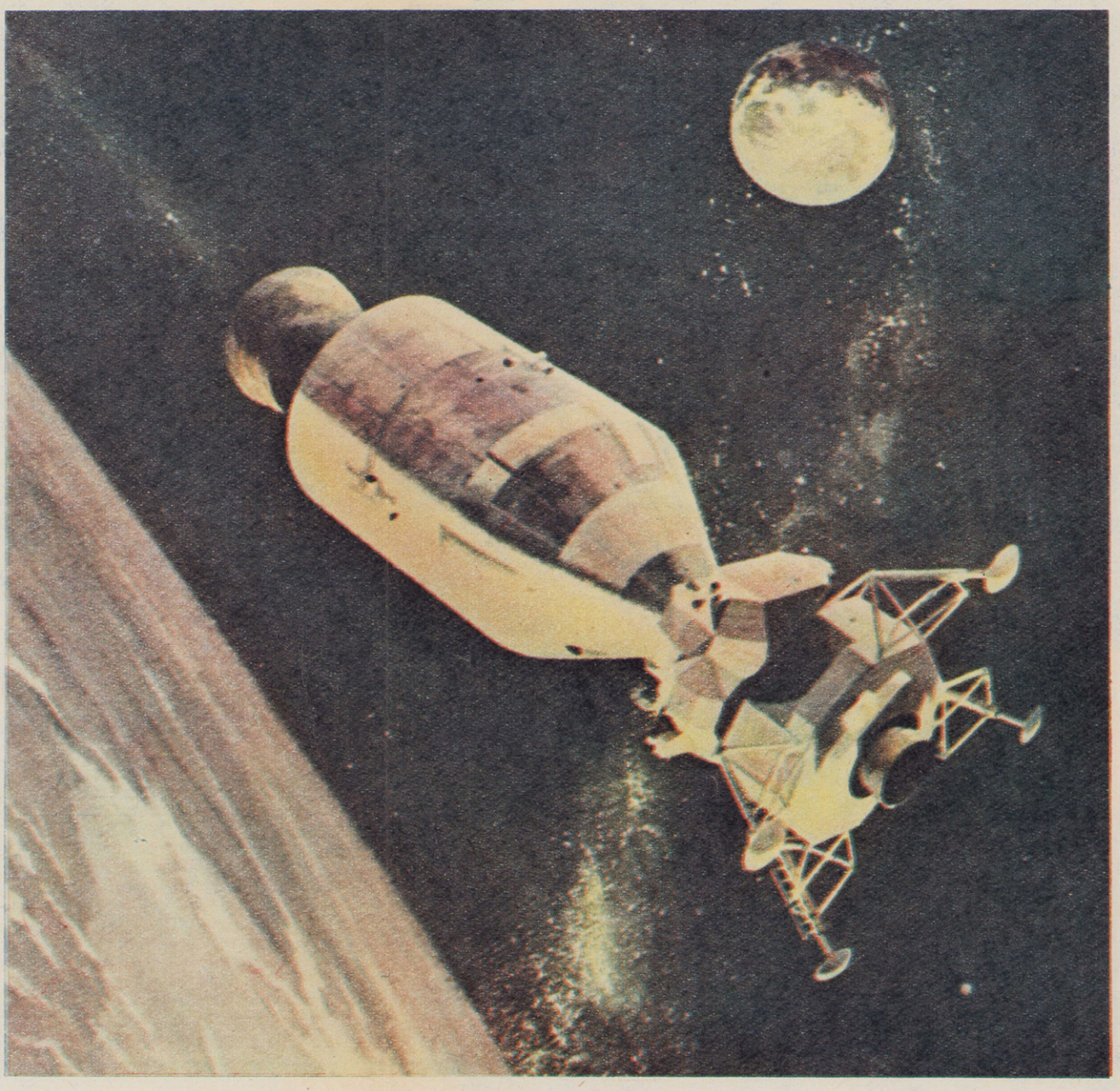
W dniu 6 marca w godzinach południowych kosmonauci ponownie przeszli w odstępie półgodzinnym do kabiny statku LM (z 50-minutowym opóźnieniem) i ponownie dokonali kontroli urządzeń statku. Mniej więcej po dwóch godzinach pobytu w statku LM kabina jego została rozhermetyzowana i Schweickart ubrany w specjalny skafander (jaki będzie używany przez selenonautów na powierzchni Księżyca) wyszedł na znajdującą się na zewnątrz kabiny platformę, na której przebywał przez 37,5 minuty. (Imitowało to wyjście na powierzchnię Księżyca). W tym czasie McDivitt ubrany w normalny skafander przebywał w kabinie. Schweickart zajmował się intensywnie fotografowaniem otoczenia i przekazał na Ziemię swoje wrażenia. Po powrocie Schweickarta do kabiny zamknięto jej właz i ponownie wypełniono jej wnętrze tlenem, po czym kosmonauci wrócili do statku „Apollo".

Po wszystkich tych eksperymentach nadeszła chwila przeprowadzenia najważniejszego, najtrudniejszego i najniebezpieczniejszego doświadczenia. W dniu 7 marca w godzinach rannych McDivitt i Schweickart ponownie weszli do kabiny statku LM i po kilku godzinach pobytu w niej odłączyli statek LM (o godzinie 13 minut 39) od statku „Apollo". Gdy statki oddaliły się od siebie na pewną odległość, włączony został o godzinie 14 minut 47 na 10 se-



Start statku „Apollo-9" – LM". Rakieta „Saturn-V". Jej koszt ok. 140 milionów dolarów, ciąg pierwszego stopnia – 3 492 700 kG (odpowiednik mocy 160 milionów KM). Masa zespołu przy starcie – 2 900 ton.

APOLLO-9



kund rakietowy silnik statku LM, co spowodowało dalsze oddalenie się statków od siebie. O godzinie 16 minut 41 silnik uruchomiono jeszcze raz. Po czterech godzinach samodzielnego lotu statki dzieliła już odległość 190 km. Teraz kosmonauci rozpoczęli manewr powrotu do statku „Apollo", uruchamiając o godzinie 17 minut 58 silnik statku LM. W wyniku tego statek LM zaczął przybliżać się do statku „Apollo" z prędkością 35 m/s. Końcowa faza zbliżania się nastąpiła o godzinie 19. Wykorzystano w czasie niej sterownicze silniki rakietowe. Ostatecznie statki zetknęły się ze sobą z prędkością zaledwie 0,075 m/s i połączyły, po przeszło 6 godzinach samodzielnego lotu. (Była to pewnego rodzaju imitacja wzlotu z Księżyca, a zwłaszcza imitacja manewru spotkania i połączenia się obu statków w czasie wokółksiężycowego lotu satelitarnego).

Gdy tego dokonano, kosmonauci powrócili do kabiny statku „Apollo"; niepotrzebny już statek LM został odczepiony, po czym zdalnie uruchomiono jeszcze jego silnik rakietowy, tak że statek ten wzniósł się na wysokość 5 000 km (imitowało to start z Księżyca).

Następnie zmęczeni kosmonauci udali się na zasłużony odpoczynek.

W następnym dniu lotu — 8 marca — czekało ich kolejne uruchomienie silnika członu rakietowego statku „Apollo" dla następnej zmiany parametrów orbity. Nieoczekiwanie pierwsza próba uruchomienia silnika nie udała się i dopiero próba przeprowadzona w półtorej godziny później (o godzinie 20 minut 26) powiodła się.

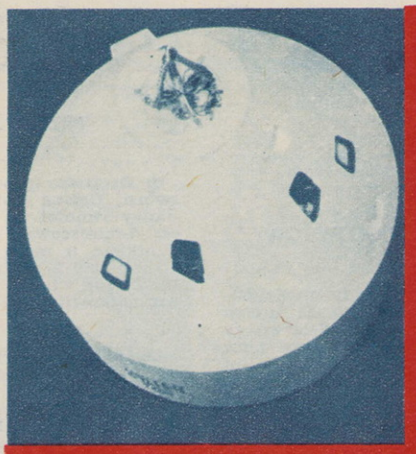
W dalszym locie kosmonauci zajęli się różnorodnymi ćwiczeniami technicznymi i nawigacyjnymi, a także pewnymi badaniami naukowymi Ziemi. Wykonali oni zwłaszcza liczne i różnorodne fotografie obu Ameryk. W oparciu o te fotografie mają być sporządzone mapy gleboznawcze i mapy geologiczne.

Po 241-godzinnym locie kabina statku „Apollo-9" wodowała 13 marca br. na Oceanie Atlantyckim. Lądowanie miało przebieg planowy. O godzinie 17 minut 31 kosmonauci uruchomili na 12 sekund główny silnik hamujący. O godzinie 17 minut 47 statek wszedł w górne warstwy atmosfery i w tej chwili nastąpił 3-minutowy zanik łączności radiowej z Ziemią. Wodowanie statku nastąpiło o godzinie 18 minut 1 w pobliżu oczekującego lotniskowca „Guadalcanal". Kabina statku została zabezpieczona przez płetwonurków specjalnym pływakiem, a w pół godziny po wodowaniu kosmonauci opuścili kabinę i przeszli na tratwy gumowe, skąd zabrał ich śmigłowiec i przewiózł na pokład lotniskowca.

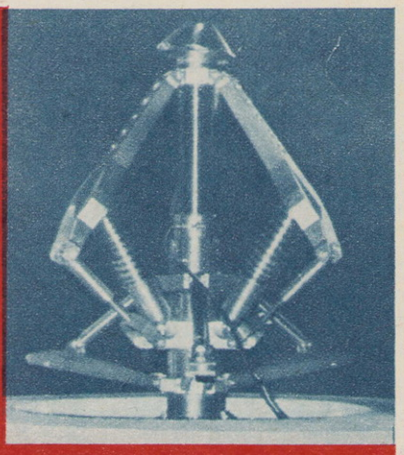
Lot statku „Apollo" trwał o półtorej godziny dłużej, niż przewidywał program. A to dlatego, że ze względu na nie sprzyjające warunki atmosferyczne w pierwotnie wyznaczonym obszarze wodowania statek musiał wykonać jeszcze jedno okrążenie Ziemi, aby móc bezpiecznie wodować w innym rejonie.

Choć w czasie lotu nie obyło się bez różnych niesprawności urządzeń, to jednak całość eksperymentu oceniana jest pozytywnie. Pojawiły się nawet głosy, że można będzie zrezygnować z lotu statku „Apollo-LM-10" i od razu wysłać statek „Apollo-LM-11" z zadaniem lądowania na Księżycu. Ale ostatnio porzucono ten zamiar.

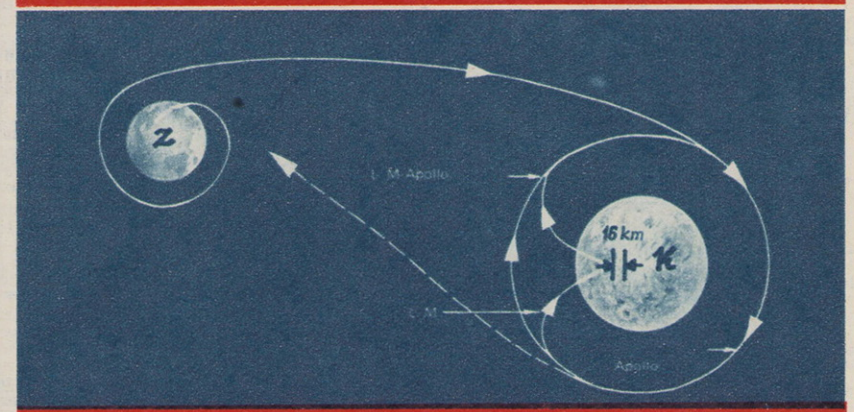
Jak wiadomo statek „Apollo-LM-10" ma polecieć w sąsiedztwo Księżyca 18 maja br., po czym zostanie na 63 godziny przekształcony w sztuczny księżyc Księżyca, a następnie wykona tam podobne manewry jak zespół „Apollo-LM-9" w sąsiedztwie Ziemi, ale bez lądowania na Księżycu. Taki program lotu „Apollo-LM-10" planowany jest dlatego, że w czasie lotu statku „Apollo-LM-9" wykonano tylko namiastkę manewrów, jakie trzeba będzie wykonać w czasie wyprawy na Księżyc.



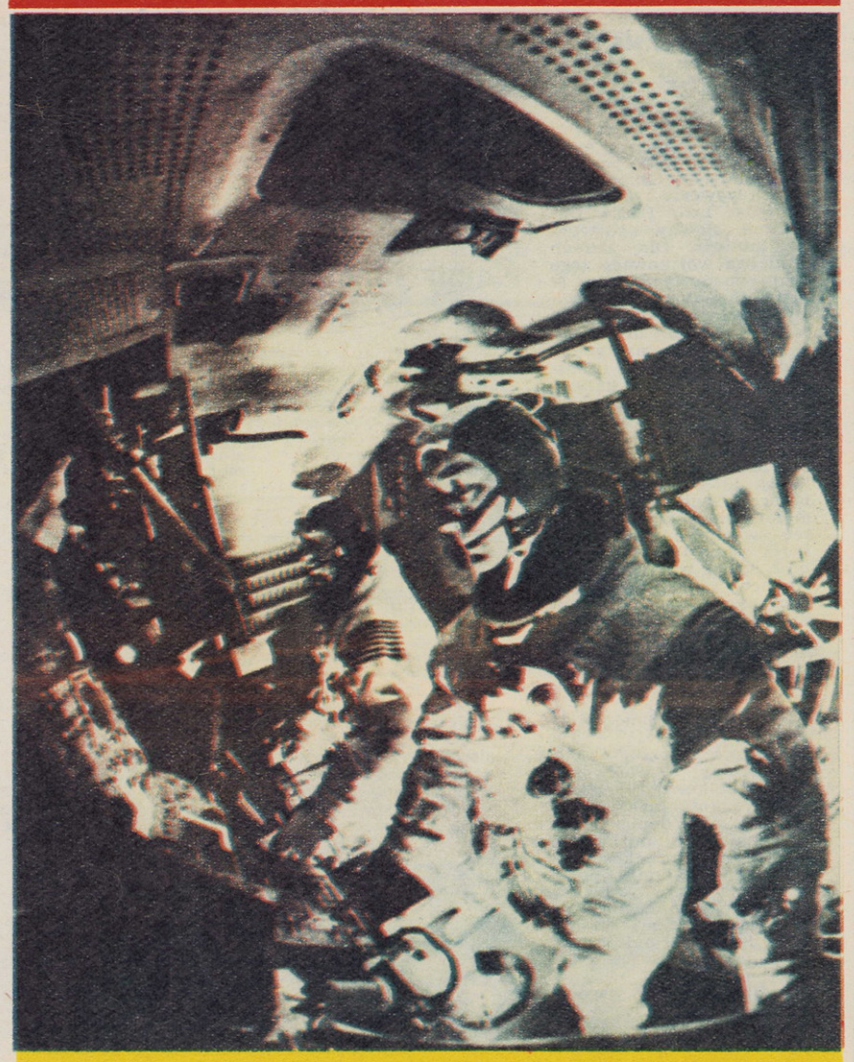
Szczytowa część statku „Apollo" z zaczepem kotwiczącym statek LM.



Zaczep kotwiczący statki „Apollo" i LM – w zbliżeniu.



Manewry obu statków przeprowadzone w locie „Apollo-9" w pobliżu Ziemi będą powtórzone prawdopodobnie w maju br. w bezpośredniej bliskości Księżyca. Statek wyprawowy LM zbliży się do Księżyca na odległość ok. 16 km, ale jeszcze nie wyląduje. Przebieg tego lotu podajemy na rysunku (Z – Ziemia, X – Księżyc).



Kosmonauci Mc Divitt i Schweickart w kabinie pilotażowej statku wyprawowego LM.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Mistrzostwa** świata w akrobacji samolotowej w roku 1970 odbędą się w Wielkiej Brytanii.

● **W ubiegłorocznych** samolotowych mistrzostwach NRF, jakie odbyły się w Augsburgu, startowało 29 załóg. Tytuł mistrza NRF, po ciężkiej walce, zdobyła załoga Barnsteiner — Hofmeister na samolocie Cessna-150. Drugie miejsce: Husemann — Westerbarkey, również na Cessna-150, trzecie: Wagner — Graf, na Morane Rallye MS-880 B.

● **Zakłady** włoskie SIAI — Marchetti zaprezentują na tegorocznym Salonie Paryskim w Le Bourget swoje dwa najnowsze samoloty: dwumiejscowy sportowy S-202 „Bravo" (silnik Lycoming 150—160 KM) i dwusilnikowy, 5—6 miejscowy S-210 (silniki Lycoming po 220 KM).

● **Europejski** Lot FAI, największa samolotowa impreza Europy, rozpocznie się w tym roku 30 sierpnia w Graz (Austria), zaś zakończy 8 września w Zagrzebiu (Jugosławia).

● **FAI** zarejestrowała jako rekordy następujące wyczyny:

— lot na trasie Las Vegas — Los Angeles (17.X.1968) Hala Fishmana, na samolocie SIAI Marchetti, z prędkością przeciętną 344,51 km/h (grupa I — C 1 c),

— lot pilotki Geraldine Mock na samolocie Cessna P-206 (24—25.VI.1968) na trasie:

Columbus (Ohio — USA) — San Juan (Porto Rico) — 175,25 km/h.

San Juan — Columbus — 177,55 km/h,

Columbus — San Juan — Columbus — 175,40 km/h.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **Cztery** rekordy międzynarodowe ustanowiła 22 lutego br. na śmigłowcu W-12 załoga w składzie: pierwszy pilot W.P. Kołoszenko, drugi pilot Ł.W. Własow, nawigator W.W. Żurawlew, inżynier pokładowy W.P. Barczejkow, elektryk A.I. Kriuczkow i radiooperator S.G. Rybałko. Unosząc na pokładzie ładunek o ciężarze 31 030 kG, lotnicy radzieccy osiągnęli na śmigłowcu wysokość 2 950 m. Średnia prędkość wznoszenia wynosiła ponad 3 m/s. W locie tym ustanowiono rekordy podniesienia ładunku 15, 20, 25 i 30 ton na wysokość 2 950 m. Dokumentacja rekordowego wyczynu została przesłana do FAI w celu oficjalnego zarejestrowania w tabeli rekordów międzynarodowych.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Na 7 mistrzostwach** Szwajcarii w roku 1968 pierwsze miejsce w skoku na celność lądowania z wysokości 1 000 m zdobył Anton Fricker. W konkurencji skoku z wysokości 2 000 m, z wykonaniem kompletu figur, pierwszy był Christian Fischbacher. W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zajął Christian Fischbacher, drugie Theo Fritschy, trzecie Pierre Neuhaus.

PRZEMYSŁ

● **Ostatnim** produktem wytwórni Cessna jest wielozadaniowy samolot Cessna-207. Jest to 7-miejscowy górnopłat z silnikiem o mocy 300 KM, o zasięgu 940 km i pułapie 7 400 m. Ciężar własny 844 kG, ciężar całkowity — 1 724 kG.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Zakłady** Boeing (USA) dostarczyły dla bońskiej Bundeswehry cztery samoloty transportowe Boeing-707-307 C. Otrzymały one imiona: „Lilienthal", „Euler", „Grade" i „Köhl".

● **Lotnictwo** włoskie zamówiło 18 samolotów zwiadowczych Breguet „Atlantic".

● **W USA** wycofano ze służby ostatni samolot C-97 F. Pierwszy samolot transportowy C-97 wystartował w roku 1944. Od tamtego czasu zbudowano ogółem 888 maszyn tego typu, w tym 159 C-97 F.

● **Wielka** Brytania zakupi dla potrzeb swego lotnictwa wojskowego amerykańskie olbrzymy transportowe C-5A.

● **Pisma** zachodnie przypominają pierwszy lot przez Atlantyk szybowca transportowego na holu za samolotem. Fakt ten miał miejsce w roku 1943. W dniu 27 marca zespół wystartował z Goose Bay (Labrador) i dotarł do Grenlandii, skąd 30 czerwca wyleciał w kierunku Reykjaviku (Islandia). Próbę tego rodzaju przy użyciu szybowca Waco CG-4A, podjęło lotnictwo angielskie.

● **Tytułem** kary konwencjonalnej Wielka Brytania będzie musiała zapłacić Stanom Zjednoczonym wielkie sumy za wycofanie zamówień na samoloty F-111.

● **W zakładach** Dassault'a we Francji podano na konferencji prasowej do wiadomości, że budowany wspólnie z zachodnioniemieckimi zakładami Dorniera samolot szkolno-treningowy ma dwa silniki Larzac i podobny jest nieco do znanego samolotu Fouga.

● **Zakłady** BAC otrzymały od brytyjskiego lotnictwa wojskowego ogromne zamówienie na ponad 100 szkolnych samolotów odrzutowych Jet Provost Mk 5.

RÓŻNE

● **Na świecie** znajduje się w użytkowaniu ponad 2 000 cywilnych samolotów odrzutowych i turbośmigłowych. Są to maszyny wielozadaniowe, dyspozycyjne i turystyczne, samoloty komunikacyjne nie są tu uwzględnione.

● **Pierwsza angielska** pilotka komunikacyjna, Gillian Cazalet, ma bogatą i pełną przygód dotychczasową karierę lotniczą. I nie tylko lotniczą: była już pomocnicą domową, kucharką i wychowawczynią. Pierwszy lot napełnił ją strachem, lecz przełamała się i uzyskała — ukończywszy szkolenie — licencję pilota. Potem odbyła praktykę mechanika. Z kolei woziła brytyjskich urlopowiczów nad plażami w Bournemouth, o potem — holowała napisy reklamowe. Miała wypadek, w którym odniosła obrażenia głowy. Nie zrażona — po wyleczeniu szkoliła się dalej i obecnie wolno jej prowadzić każdą maszynę komunikacyjną. Aktualnie lata jako pierwszy pilot na samolocie Hawker-748 na trasie z Anglii do Francji.

● **W ZSRR** wykonuje się obecnie przy pomocy samolotów około 40 proc. prac związanych ze zwalczaniem szkodników i chorób roślin uprawnych, 65 proc. prac w zakresie tępienia chwastów i 98 proc. — w zakresie defoliacji (usuwanie liści roślin uprawnych przez spryskiwanie ich środkami chemicznymi. Ma to na celu ułatwienie sprzętu plonów przy użyciu nowoczesnych maszyn). W bieżącym roku samoloty rolnicze mają obsługiwać w ZSRR 81 mln hektarów pól uprawnych, sadów i winnic, wobec 74,8 mln ha w roku ubiegłym.

Według obliczeń radzieckich ekspertów, koszt tępienia chwastów na obszarze 1 hektara wynosi — przy wykonywaniu tej operacji za pomocą samolotu — 3,7 rubla, natomiast przy użyciu sprzętu naziemnego — 5 rubli.

● **Minister** Obrony ZSRR, marszałek Związku Radzieckiego A. Greczko zwiedził m. in., w czasie swej wizyty w Indii, zakłady lotnicze w mieście Nasik (stan Maharasztra).

Lamus Samolotów

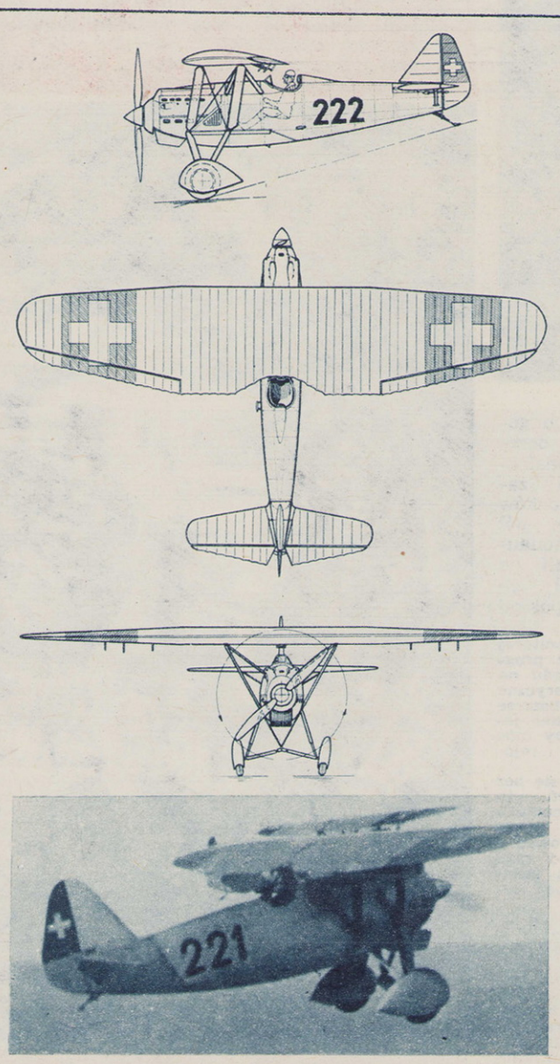
DEWOITINE D-27

Prototyp samolotu myśliwskiego D-27, powstał w roku 1929 w Szwajcarii, gdzie wówczas pracował Francuz inż. Emile Dewoitine, sławny konstruktor lotniczy. Dla potrzeb lotnictwa wojskowego tego kraju zbudowano serię 66 samolotów typu D-27. Nowy myśliwiec odpowiadał w pełni założeniom stawianym tego typu maszynom, a duża zwrotność i uzbrojenie w dwa km-y kalibru 7,45 mm miały zapewniać przewagę nad potencjalnym przeciwnikiem. D-27 znajdował się na uzbrojeniu lotnictwa Szwajcarii w latach 1931—1944. Okres to bardzo długi, jak na samolot myśliwski, ale i fakt ten świadczyć może o jakości konstrukcji. D-27 brał udział w licznych zawodach samolotów akrobacyjnych. Na nim latał legendarny akrobata francuski pilot Marcel Doret, biorąc m.in. udział w „National Air Races" w Chicago w roku 1930.

Podstawowe dane techniczne: Rozpiętość — 9,90 m, długość — 6,50 m, ciężar własny — 1 070 kG, ciężar całkowity — 1 405 kG. Prędkość maksymalna — 282 km/h, dopuszczalna prędkość lotu nurkowego — 500 km/h, prędkość minimalna — 95 km/h, pułap — 8300 m, zasięg — 300 km, prędkość wznoszenia na wysokość 5 000 m — 11 minut. Silnik 12-cylindrowy Hispano o mocy 500 KM.

Według „Modele Magazine".

P. E.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Radzieckie sondy międzyplanetarne „Wenus-5" i „Wenus-6" kontynuują wspólny lot w kierunku planety Wenus. Według obliczeń sonda „Wenus-5" dotrze do celu 16 maja, a „Wenus-6" 17 maja roku bieżącego. W dniach 14 i 16 marca dokonano w Centrum kierującym lotem sond poprawkę toru lotu, włączając w odpowiednim czasie silniki manewrowe.

*

Trzeci marcowy numer miesięcznika radzieckiego „Awiacja i Kosmonawtika" przynosi szereg cennych publikacji, w tym omówienie grupowego lotu dwóch statków kosmicznych „Sojuz-4" i „Sojuz-5", ilustrowane nie znanymi dotąd zdjęciami. Osobny artykuł poświęcono przygotowaniu załóg obu statków przed historycznym lotem. Dowiadujemy się, na przykład, jak wyglądał dzień pracy kosmonautów. Wykonywano dwa loty w samolocie-laboratorium, w warunkach nieważkości sztucznie wywołanej. W kabinie samolotu zbudowane były makiety statków kosmicznych. Kosmonauci w pełnym ekwipunku i podczas stanu nieważkości ćwiczyli postawione przed nimi zadania, przechodząc ze statku na statek. Każdy lot trwał kilka godzin. W przerwach obiad i kontrola lekarska. Badania lekarskie pochłaniały dość dużo czasu.

*

W połowie marca podano do wiadomości termin startu statku „Apollo-10". Start z kwietnia przełożono na 18 maja. Załogę „Apollo-10" tworzyć będą astronauci: Young, Cernan i Stafford. Podczas lotu „Apollo-10" okrąży Księżyc w ciągu 63 godzin, a statek księżycowy (LM) zniży się do wysokości 16 km nad Srebrnym Globem.

*

Jak podaje miesięcznik „Woprosy rakietnoj tiechniki", w roku bieżącym poddane zostaną próbom nowe pociski rakietowe przenoszone na pokładach okrętów podwodnych. Chodzi o amerykańskie pociski typu „Posejdon", które wkrótce zastąpić mają stare „Polaris'y". Dwustopniowy „Posejdon", o masie startowej około 29,5 t, długości 10,4 m i kalibrze 1,88 m, ma mieć zasięg około 4 600 km.

*

Szereg wytwórni amerykańskich pracuje nad projektem silnika rakietowego o małym ciągu. Ma to być silnik na ciekły materiał pędny (hydrazyna), rozwijający ciąg 34 kG. Ponadto opracowywane są małe silniki o ciągu 2,27 kG, przeznaczone dla satelitów telekomunikacyjnych. Silniki tego typu służą, jak wiadomo, w sposób niezawodny przez dłuższy okres czasu, gdyż wydatek paliwa jest dosłownie mikroskopijny. Nowe silniki mają mieć żywotność obliczoną na siedem lat.

*

Do wyposażenia załogi nowego statku z serii „Apollo" wejdzie miniaturowa elektronowa maszyna licząca, przeznaczona do obliczeń związanych z nawigacją orbitalną oraz spotkaniem dwóch statków w przestrzeni kosmicznej. Masa urządzenia 6,2 kg. Źródłem prądu jest akumulator srebrowo-cynkowy, wystarczający na 14 godzin lotu.

Za tydzień - w Toruniu III Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina

JUŻ za tydzień na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbędą się trzecie kolejne zawody modeli rakiet. Tym razem będą one rozgrywane dla uczczenia pamięci bohatera Kosmosu Jurija Gagarina.

A oto kilka informacji aktualnych: wszyscy zawodnicy biorący udział w imprezie startują w jednej grupie — bez podziału na juniorów i seniorów. Każdy zawodnik może startować z jednym modelem w każdej z trzech kategorii. Zawody przeprowadzone zostaną w oparciu o przepisy FAI, obowiązujące w modelarstwie rakietowym od roku bieżącego.

Rozróżniane zatem będą następujące klasy modeli:

Modele rakiet wyposażonych w spadochron — konkurencja czasowa. Impuls całkowity 0—10 Ns, ciężar maksymalny 85 G.

Modele rakietoplanów „Jeżyk" — impuls całkowity 0—5 NS, ciężar maksymalny 60 G.

Modele redukcyjno-latające rakiet, impuls całkowity 0—80 Ns, ciężar maksymalny — 500 G.

Zgodnie z postanowieniami regulaminu prowadzona będzie wyłącznie klasyfikacja indywidualna. Ogólnym zwycięzcą zawodów i zdobywcą pucharu im. Gagarina dla swego macierzystego klubu będzie ten zawodnik, który uzyska najlepszą punktację we wszystkich trzech kategoriach modeli.

Nagroda przechodnia — puchar — ufundowana została przez Zarząd Główny TPPR. Nagroda stanie się własnoscią danego klubu po pięciokrotnym jej zdobyciu.

Impreza toruńska, co roku lepiej przygotowywana i wzorowo organizowana, stała się tradycyjnym już spotkaniem entuzjastów małej astronautyki. W roku bieżącym stanie się ona pierwszym egzaminem dla modelarzy rakietowych, konstrukcji modeli, a szczególnie sprawdzianem jakości naszych silników.

P. E.

DO 15 MAJA ODBĘDĄ SIĘ NASTĘPUJĄCE IMPREZY MODELARSKIE APRL

● **W dniu 4 maja** — Zawody o „Statuę górnika" w Gliwicach, klasa modeli — F1A, organizator — Aeroklub Gliwicki i dyrekcja kopalni „Radzionków".

● **W dniu 4 maja** — Zawody o puchar Gór Świętokrzyskich w Masłowie koło Kielc, klasa modeli — F3D w lotach na zboczu. Organizator — Aeroklub Kielecki.

● **W dniu 4 maja** — Zawody Modeli Redukcyjnych Samolotów o puchar im. Jerzego Różańskiego na lotnisku Lublinek w Łodzi, klasa modeli — F2M. Organizator — Aeroklub Łódzki.

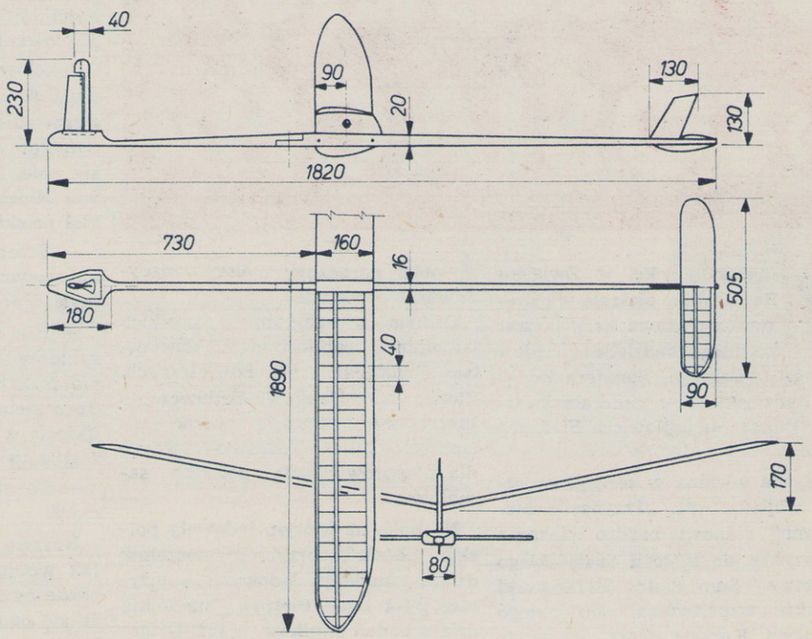
● **W dniu 10 maja** — Zawody Modeli Szybowców Zdalnie Kierowanych w Warszawie. Klasa modeli — F3D. Organizator — Aeroklub Warszawski.

● **W dniu 11 maja** — Zawody Modeli z Napędem Gumowym o memoriał K. Błaszczyńskiego w Warszawie. Klasa modeli — F1B. Organizator — Aeroklub Warszawski

● **W dniu 11 maja** — Zawody Modeli na Uwięzi we Wrocławiu. Klasa modeli — F2B i F2D. Organizator — Aeroklub Wrocławski.

● **W dniu 11 maja** — Zawody Modeli Rakiet w Szczecinie. Klasy modeli — rakiety czasowe, rakietoplany, modele redukcyjne rakiet. Organizator — Aeroklub Szczeciński.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



Przedstawiamy charakterystyczną konstrukcję modelu szybowca sterowanego prętem magnetycznym, przystosowanego do lotów czasowych na prądach wymuszonych (na zboczu). Konstruktorem modelu jest jeden z najlepszych specjalistów w tej klasie modeli — Mieczysław Tapek z Zakopanego. Model wyróżnia się bardzo dobrymi właściwościami — utrzymywaniem stałego kursu, jak również pięknymi lotami żaglowymi. Modelem tym Tapek wielokrotnie zwyciężał w ogólnopolskich zawodach, rozgrywanych corocznie o puchar naszej redakcji.

Ciekawym rozwiązaniem konstrukcyjnym jest możliwość dowolnej regulacji kąta zaklinowania skrzydeł, w zależności od warunków lotu. Oto kilka danych modelu: powierzchnia nośna skrzydeł — 28,3 dcm², powierzchnia statecznika wysokości — 4,2 dcm², ciężar modelu — 600 G, obciążenie powierzchni nośnej — 18 G/dcm²., profil skrzydeł — NACA 25—100—10, profil statecznika wysokości — NACA 4409, profil statecznika kierunkowego — płaska płytka. Kadłub wykonany został z drewna lipowego, pozostałe elementy konstrukcji z balsy. Dla ułatwienia transportu kadłub jest dzielony.

W SKRÓCIE

Po długim oczekiwaniu Koła Lotnicze Aeroklubu PRL doczekały się swojej odznaki, której rysunek podajemy poniżej. Projektantem udanej odznaki jest Zdzisław Szajewski z APRL.

Pierwsze partie tych odznak, w ilości 7 tysięcy sztuk, trafiły już do aeroklubów regionalnych.

Drugą nowością jest wywieszka — wizytówka Kół Lotniczych, wydrukowana na żółtym kartonie z emblematami APRL i Koła Lotniczego. Wreszcie nasze koła nie będą pracowały anonimowo.

✦

Aeroklub PRL otrzymał zaproszenie do udziału w mistrzostwach Jugosławii dla modeli rakiet, które zostaną rozegrane w Vrszac, w dniach 27—29 września br. Nasza trzyosobowa reprezentacja zawodnicza wytypowana zostanie na podstawie wyników ubiegłego roku i toruńskich zawodów rakietowych.

✦

W związku z wprowadzeniem nowego stopnia — instruktora kół lotniczych, przeprowadzony zostanie pierwszy skoszarowany kurs dla osób, które w aeroklubach będą organizować szkolenie tych instruktorów.

W przyszłości tego rodzaju kursy prowadzone będą przez aerokluby regionalne, toteż pierwszy kurs ma na celu przygotowanie odpowiedniej kadry terenowej. Kurs prawdopodobnie odbędzie się w Lisich Kątach, w dniach od 7 do 20 lipca br.

✦

Już niedługo skończą się trudności narzędziowe i sprzętowe naszych modelarni. Po długich poszukiwaniach znaleziono wykonawcę zestawów. Produkcję w ilości 120 kompletów narzędziowych w szafkach podjął Zakład Produkcyjny Centralnej Składnicy Harcerskiej w Jaworzynie Śląskiej.

Warto zaznaczyć, że w eksploatacji znajduje się już 1200 szafek narzędziowych w kołach lotniczych i modelarniach APRL. W tym roku część zużytych narzędzi w tych szafkach zostanie wymieniona. Gdyby jeszcze Zakład Produkcji Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie zechciał poprawić jakość zestawów, to mielibyśmy największe kłopoty poza sobą.

SZ.

STEFANOWSKI O POLSKICH »ŁOSIACH«

W ubiegłym roku w Związku Radzieckim ukazała się niezwykle ciekawa książka znakomitego radzieckiego pilota doświadczalnego, Bohatera Związku Radzieckiego — generała lotnictwa Piotra Michajłowicza Stefanowskiego.

Książka wydana w serii „Pamiętniki wojenne" pt. „Trzynastu nieznanych" stanowi bardzo ciekawy przyczynek do historii radzieckiego lotnictwa. Sam Piotr Stefanowski to także współtwórca radzieckiego lotnictwa. Karierę pilota doświadczalnego rozpoczął dość wcześnie, bo jeszcze pod koniec lat dwudziestych, kiedy to przemysł radziecki okrzepł i zaczął dostarczać coraz więcej nowych konstrukcji lotniczych.

Wspomniana wyżej książka jest szczególnie interesująca dla polskiego czytelnika ze względu na to, iż w jednym z rozdziałów opisuje Stefanowski swoje spotkanie z polskimi samolotami bombowymi typu PZL „Łoś".

W rozdziale dziewiątym tej książki, noszącym tytuł „Twórcy groźnych maszyn", w jednym z jego fragmentów Stefanowski pisze o trzech młodych pilotach, dopiero rozpoczynających pracę w Naukowo-Badawczym Instytucie Lotnictwa Sił Powietrznych Związku Radzieckiego. Piloci ci byli podwładnymi Piotra Stefanowskiego. Pisząc o jednym z nich — Borysie Koszczawcewie — nawiązuje do polskich „Łosi", z których jeden przez nieszczęśliwy przypadek stał się przyczyną jego śmierci.

Oddajmy głos autorowi wspomnień.

„Było to wtedy, kiedy w najbardziej gorące dni do Naukowo-Badawczego Instytutu Lotnictwa przeprowadzone zostały rzutem powietrznym dwa polskie samoloty typu PZL „Łoś", zaopatrzone w silniki Bristol „Pegasus".

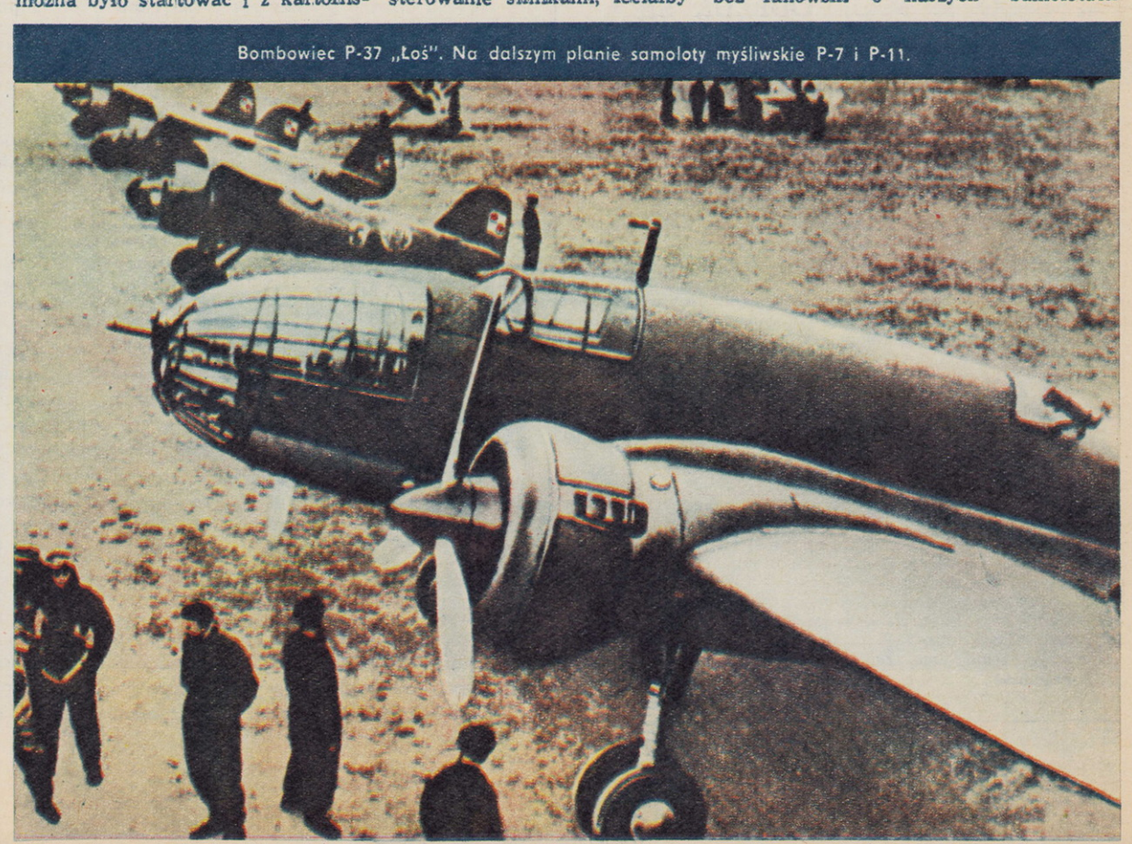
Kiedy hitlerowskie Niemcy napadły na Polskę, dwaj polscy piloci nocą przelecieli naszą granicę i wylądowali na kartoflisku. Zatrzymali ich żołnierze ochrony pogranicza. Obaj Polacy byli w stopniu porucznika-pilota. Zaproponowali swoją pomoc w przeprowadzeniu samolotów na lotnisko, podkreśliwszy jednocześnie, że radzieccy piloci nie będą w stanie tego dokonać. Ujawnienia tajemnicy pilotowania tych samolotów porucznicy polscy zdecydowanie odmówili.

Otrzymany telegram o polskich samolotach zainteresował dowództwo Radzieckich Sił Powietrznych. Zleciło ono Naukowo-Badawczemu Instytutowi Lotnictwa wybrać najlepszych pilotów doświadczalnych dla przeprowadzenia polskich samolotów.

Na pole, na którym lądowały polskie „Łosie", przybyli: naczelnik działu samolotów lądowych — inżynier pilot Iwan Pietrow, naczelnik działu badań silników — inż. Grigorij Pieczenko, pilot doświadczalny — Konstantin Kalilec, pilot doświadczalny — M. A. Niuchtikow i ja.

Samoloty zastano sprawne do lotu. Okazało się, że nie znamy ich. Silniki były bezzaworowe, angielskie. Jednakże inż. Pieczenko szybko zapoznał się z nimi i uruchomił je dla wypróbowania. Sterowanie dźwigniami gazu wykonane było wbrew przyjętemu w większości krajów standardowi. Dla zwiększenia obrotów silników dźwignie gazu należało cofnąć, a nie przesunąć do przodu. Dla mnie i dla Niuchtikowa było to zaskoczeniem.

Silniki pracowały dobrze. Zdecydowaliśmy się więc wykołować samoloty na twardy grunt, który umożliwiał bezpieczny start. Oczywiście można było startować i z kartoflis-



Bombowiec P-37 „Łoś". Na dalszym planie samoloty myśliwskie P-7 i P-11.

ka, gdyby nie fakt, że nie znaliśmy polskich samolotów, stąd też mieliśmy do rozwiązania wiele niewiadomych. Po pierwsze: system zasilania paliwem — z pięcioma zbiornikami. Po drugie — hydrauliczne wciąganie podwozia. Po trzecie — zużycie paliwa. Po czwarte — własności lotne samolotu oraz technika pilotowania.

Pokołowałem pierwszy. Było to niełatwe ze względu na odmienne sterowanie, trudne do opanowania. Samolot wypełzł na równe trawiaste pole. Po chwili za mną pokołował Niuchtikow. Podobnie jak i ja klął polskich konstruktorów.

— Trzeba je zrobić po ludzku — kategorycznie stwierdził, mając na myśli sterowanie gazem.

— Ale jak? — zapytali nasi inżynierowie. — Nie mamy narzędzi, nie mamy potrzebnych materiałów. Sznurkiem lub czymś podobnym każecie wiązać?

Michaił splunął ze złością:

— Do diabła z wszystkimi. Lecimy.

Ruszyło mnie jednak sumienie: jak wciągnąć, a głównie jak podwozie awaryjne wypuścić, jeśli okaże się ono niesprawne? Dla wypróbowania podwozia na ziemi trzeba podeprzeć samolot; potrzebne są podnośniki.

Zaproponowałem więc, aby do najbliższego lotniska przelecieć z wysuniętym podwoziem.

— Czy mamy wystarczający zapas paliwa? — pyta inżynier Pieczenko.

Po chwili dodaje:

— Czy wiecie jak przełączać zawory zbiorników?

Trzeba jednak lecieć. Tak czy owak startujemy, wkrótce bierzemy kurs na mój rodzinny Bobrujsk. W mieście tym nie byłem od czasu powołania mnie do służby wojskowej.

W powietrzu polski „Łoś" okazuje się w pełni nowoczesnym samolotem bombowym. Gdyby nie sterowanie silnikami, leciałby bez udziału pilota. Przez cały czas lotu trzeba jednak pamiętać o odwrotnym działaniu dźwigni gazu. Pomyłka może okazać się tragiczna w skutkach. Dolatujemy do Bobrujska. Tutaj czeka nas niespodzianka. I to jaka! Wokół samolotów, jak kłębki waty, pojawiają się białe obłoczki. To wybuchy pocisków zenitówek. Widocznie nikt nie uprzedził obrony przeciwlotniczej Bobrujska o naszym przylocie na „Łosiach".

Na nasze szczęście przygotowanie bojowe bobrujskich przeciwlotników okazało się na poziomie niewłaściwym. Inaczej nie pisałbym tych słów.

W następnym dniu przylecieliśmy szczęśliwie na swoje lotnisko. Samoloty „Łoś", wbrew zapewnieniom polskich poruczników, okazały się nadzwyczaj proste w technice pilotażu. Wkrótce zostały one zademonstrowane na ziemi i w powietrzu naszemu rządowi. Potem zdecydowaliśmy gruntownie je poznać i przeprowadzić z nimi szereg prób w Naukowo-Badawczym Instytucie Lotnictwa.

Z kolei Piotr Stefanowski opisuje wypadek, w którym zginął wspomniany na wstępie Borys Koszczawcew. Otóż pewnego dnia na lotnisku Instytutu przystąpiono do normalnej pracy. Na „Łosiu" kołował pilot doświadczalny Lisycyn. W tym samym czasie kołował na start na samolocie myśliwskim typu I-15 „Czajka" inż. pilot Koszczawcew. W czasie kołowania nastąpiło zderzenie. Samolot Lisycyna uderzył śmigłem w kabinę samolotu myśliwskiego, w której znajdował się Koszczawcew. Zginął on na miejscu".

Oto wszystko, co pisze Piotr Stefanowski o naszych samolotach

bombowych typu PZL-37 „Łoś". Z relacji tych wynika, że samolot ten spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem nie tylko radzieckiego dowództwa lotnictwa, ale także władz rządowych. Świadczy o tym pokaz, jaki dla tych władz zorganizowano; świadczą o tym także przeprowadzone z maszynami próby.

Byłoby niezwykle interesujące uzyskanie bliższych szczegółów na ten temat.

Interesujące jest także stwierdzenie, w jakich okolicznościach i czym spowodowane zostało przekroczenie granicy radzieckiej.

Piotr Stefanowski szczegółów tych nie podaje. To zrozumiałe: pisze przecież o zupełnie innej sprawie, o okolicznościach śmierci jednego z pilotów doświadczalnych. Ciekawe byłyby te szczegóły, których w jego wspomnieniach właśnie brak.

Oba samoloty przekroczyły granicę nocą i to prawdopodobnie bez uzbrojenia i bez kompletu załogi: w opisie jest mowa tylko o dwóch pilotach. Należy więc przypuszczać, że nie były to samoloty z jednostki bojowej. Mogło to być przetransportowanie samolotów z lotniska Państwowych Zakładów Lotniczych w Mielcu na jakieś lotnisko położone na wschód od Brześcia.

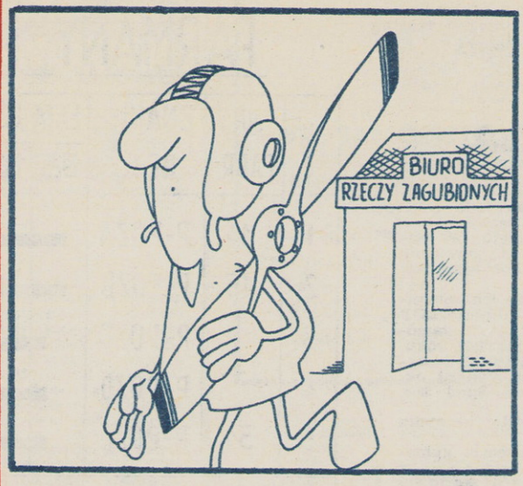
Przekroczenie granicy nastąpiło przecież w rejonie Bobrujska. Tylko w Mielcu znajdowały się jeszcze na początku września „Łosie", które nie miały kompletnego wyposażenia. Dopiero w Małaszewiczach, w bazie lotnictwa bombowego, następowało całkowite wyposażenie samolotów. Baza ta, jak wiadomo, zagrożona przez lotnictwo hitlerowskie, była kilkakrotnie bombardowana. Stąd prawdopodobieństwo wyboru lotniska polowego w pobliżu Małaszewicz.

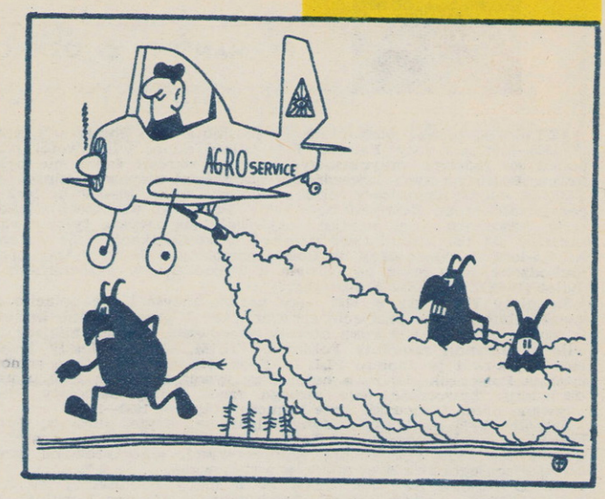
Przelot nocą bez wymaganego składu załogi należy tłumaczyć brakiem uzbrojenia, co gwarantowało w ówczesnych warunkach w miarę bezpieczny przelot. Z wytwórni płatowce były przeważnie dostarczane tylko przez pilota. Przelot nocą stał się też przyczyną przekroczenia dawnej granicy polsko-radzieckiej.

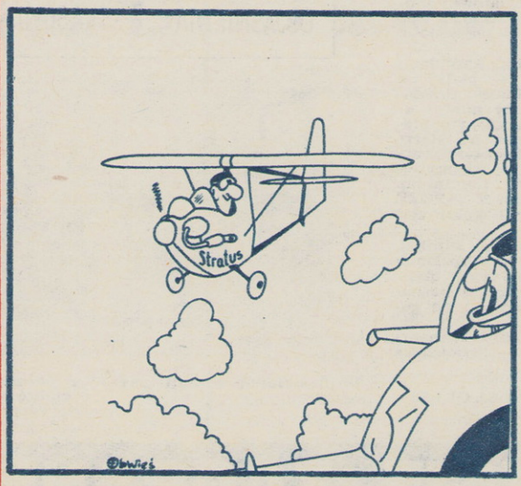
Wszelkie jednak domysły na ten temat mogą być złudne. Wyjaśnienie tego ze względu na brak podstawowych danych — jest raczej niemożliwe. A szkoda, ponieważ jest to jeden z ciekawych przyczynków do historii polskiego lotnictwa.

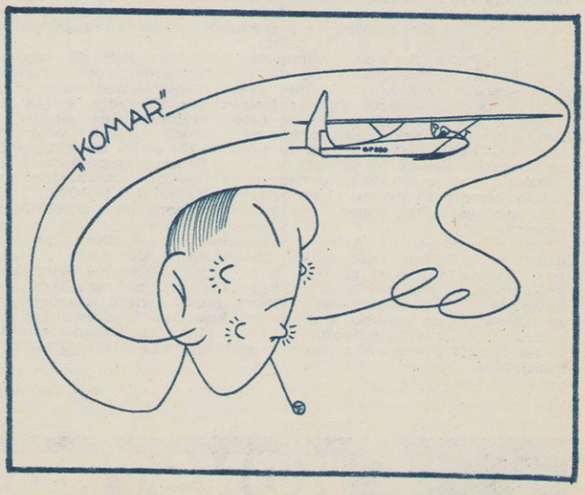
A może żyje jeszcze któryś z pilotów wspomnianych wyżej „Łosi"?

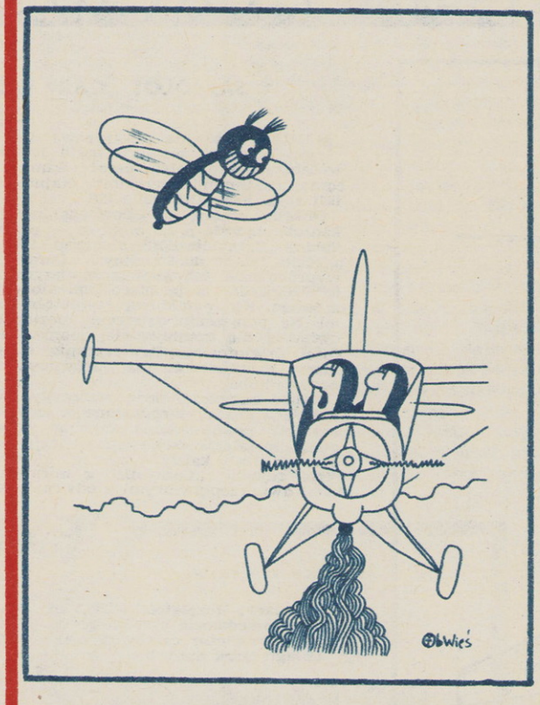
Opracował: L. KOMUDA

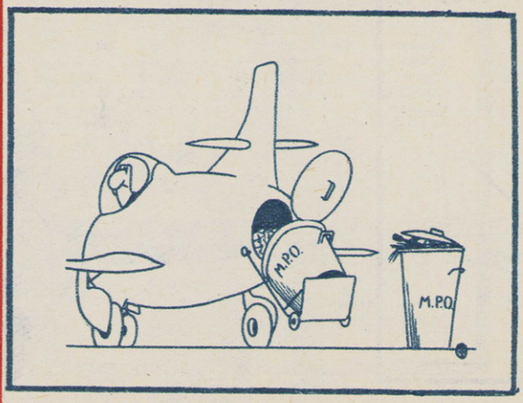












WOJCIECH LIPNIACKI

OBLATYWACZ

Wiatr trąca linki dźwięczne, napięte jak struny,
w słońcu metal srebrzysty radośnie się bieli:
wszak maszyna zwycięsko cyklony, tajfuny
aerodynamicznych przeszła już tuneli.

Zapatrzony w myśl ludzką, co – chcąc zostać ptakiem –
drży uskrzydlona pracą konstruktorskich brygad,
z lubością gładzi dłonią jasny, lśniący lakier
milczący choć pogodny pilot – oblatywacz.

Spojrzeniem pieści śruby, i nity i sworznie,
niczym konstruktor wzrokiem modeluje kadłub.
Już prowadzi maszynę czule i ostrożnie,
niby dziecko za rączkę, żeby nie upadło.

Zawraca. Idzie w górę. Patrzcie, teraz właśnie
lotkami dla zabawki obłoki roztrąca,
by nagle pełnym gazem samolot rozdrażnić,
jak bestię biczem smaga zuchwały pogromca.

Zrazu jak zwierz leniwy zwolna i niechętnie,
a potem niby żywioł rzuca się i pieni,
kreśli bezbłędne beczki, przewroty i pętle:
tak samolot sam siebie znajduje w przestrzeni.

Wreszcie wraca na ziemię okiełznany mustang,
jeszcze skrzydłem zalotnie ostatni raz błyśnie –
i oto oblatywacz z uśmiechem na ustach
nowy, śmigły prototyp oddaje ojczyźnie.

FARMAN F-70 ● OZNACZENIA

UŻYWANE przez poznańskie przedsiębiorstwo lotnicze „Aero" w latach 1925—1928 samoloty Farman F-70 miały dobre właściwości pilotażowe. Na ponad 200 lądowań przymusowych w tym okresie żadne nie było z winy płatowca. Powodem tych lądowań był najczęściej niepewny silnik.

Okres międzyremontowy silnika wynosił tylko 80—100 h, lecz i to nie zabezpieczało przed licznymi defektami. Ponieważ większość silników była ciągle w remontach — w użytku znajdowały się zwykle tylko dwa samoloty, a zdarzały się też kilkudniowe przerwy w komunikacji z braku sprzętu. W czasie 3,5-letniej eksploatacji w Polsce samoloty F-70 były trzykrotnie poważnie uszkodzone, przy czym po jednym z wypadków, w październiku 1928 roku, samolot (P-POZC) został skasowany.

Samoloty F-70 były w 1928 roku bardzo zużyte i nie opłaciło się ich remontować; dlatego przy przejęciu sprzętu „Aero" przez Polskie Linie Lotnicze LOT w końcu grudnia 1928 roku zostały skasowane. Na ich miejsce „Aero" zamówiło w Holandii samoloty Fokker F-VII/1M, które nadeszły jesienią 1928 roku, lecz użytkował je dopiero PLL LOT od 1929 roku. Każdy z samolotów F-70 wylatał w Polsce ok. 500 h, a najdłuższy żywot samolotu F-70 u nas wynosił ok. 600 h lotu. Żywotność tego samego rzędu miały samoloty Bleriot-Spad 56/4, używane przez francuskie linie lotnicze w latach 1928—1931.

Samolot F-70 miał płaty dwudźwigarowe, kryte płótnem, Profil skrzydła był cienki, wklęsło-wypukły. Kadłub drewniany, kryty sklejką.

Podwozie osiowe z kołami szprychowymi, amortyzowane sznurem gumowym. Płoza ogonowa drewniana, amortyzowana.

Silnik 12-cylindrowy Renault-12 Fe o mocy nominalnej 300 KM i startowej 320 KM. (Był to silnik masowo produkowany podczas I wojny światowej i używany na wielu samolotach wojskowych). Chłodnica wody umieszczona pod kadłubem. Śmigło drewniane o średnicy 2,8 m. Zbiornik paliwa o pojemności 300 l za silnikiem pod kabiną pilota.

Po przybyciu do Polski samoloty P-POZA i P-POZB miały boki kadłuba i usterzenie pionowe malowane na ciemnozielono, górę kadłuba — białą, a spód — srebrny. Z boków tylnej części kadłuba malowane były białe prostokąty, a na nich czarne znaki rejestracyjne. Skrzydła, słupki między nimi i usterzenie poziome były kremowe (kolor cellonowanego płótna). Na górnym płacie — czarne znaki rejestracyjne na dwóch białych prostokątach. Na sterze kierunku napis biały Farman 70 oraz z obu stron na białym prostokącie czarna litera P. Takież prostokąty z literą P na obu połówkach górnej strony usterzenia poziomego. Blachy osłony silnika miały naturalny kolor aluminium. Śmigło czarne. Podwozie ciemnozielone. Samoloty P-POZC, P-POZD i P-POZE były malowane tak samo, lecz zamiast koloru ciemnozielonego był kolor zielonotrawiasty.

Przy remontach samoloty przemalowano. Kadłub (prócz osłon silnika), usterzenie pionowe oraz górne powierzchnie skrzydeł i usterzenia poziomego — pomalowano na zielono, a znaki rejestracyjne wymalowano na biało. Spód kadłuba pozostał srebrny. Spód skrzydeł malowano na srebrno lub jasnokawowo. Słupki między skrzydłami miały ćwierć długości od dołu i od góry malowane na zielono, a część środkową na kremowo lub biało.

Informacje o wyposażeniu, użytkowaniu i malowaniu samolotów F-70 oparto na relacji pracownika „Aero", później Szefa Startu PLL LOT — Bronisława Ratajczaka.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

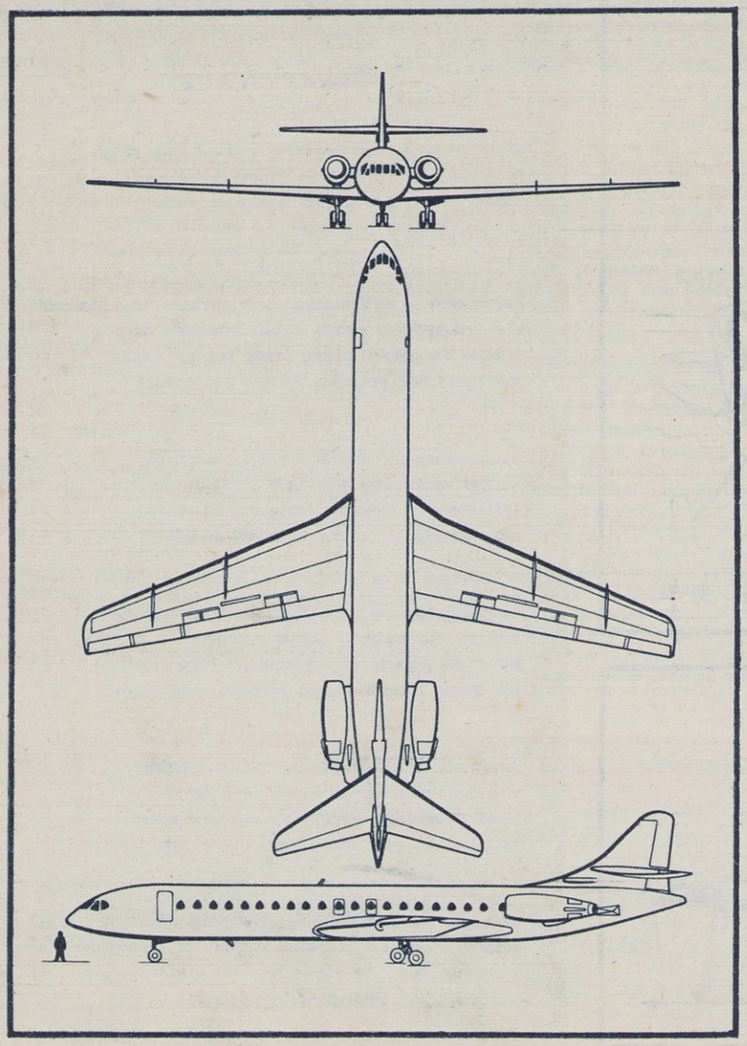
FARMANY F-70 W POLSCE

LP.	NR. FABR.	ZNAKI REJ.	LATA UŻYTKOWANIA 1925	1926	1927	1928	UWAGI
1	14	P-POZA					
2	15	P-POZB					
3		P-POZC				1)	1) ROZBITY
4		P-POZD		2)			2) USZKODZENIE 20%
5	51	P-POZE				3)	3) USZKODZENIE 50%

OBJAŚNIENIA: ▌- SKASOWANY, | - USZKODZONY

Samolot F-70 linii „Aero" z późniejszym sposobem malowania. Zdjęcie ze zbiorów B. Ratajczaka.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAMOLOT „CARAVELLE - 12 B" ● FRANCJA

POMIMO dość już zaawansowanego, jak na samolot, wieku (pierwszy prototyp oblatany został w maju 1955 roku), „Caravelle" nie przestaje być nowoczesnym samolotem pasażerskim. Zakłady Sud-Aviation wciąż pracują nad coraz to innymi wersjami. Najnowszą wersją zapowiadaną do dostawy w 1971 roku jest „Caravelle-12B".

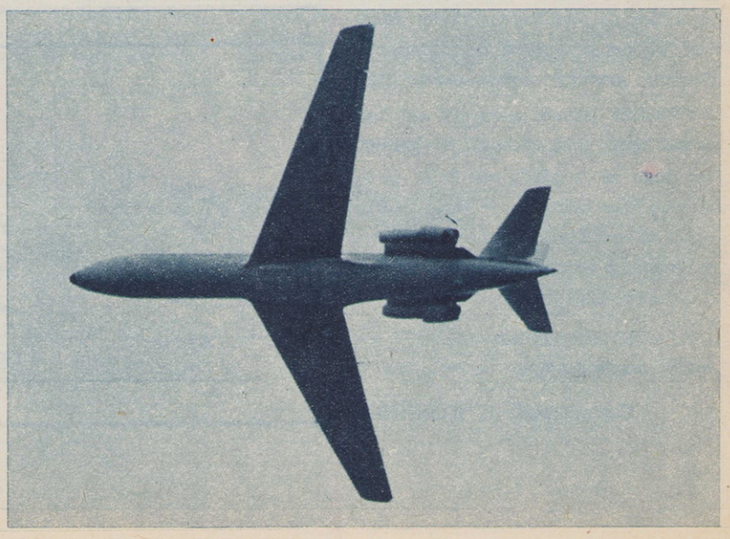
Główną zmianą w porównaniu z poprzednimi wersjami jest przedłużenie kadłuba łącznie o 3,2 m (2 m — przód i 1,2 m — za płatem). Tak przedłużona kabina „Caravelle-12B" pomieści 128 pasażerów (pierwsza wersja „Caravelle" mieściła ich 70 do 90). Nowa „Caravelle" będzie posiadała wszystkie ulepszenia, wypróbowane już we wcześniejszych wersjach, w tym w tzw. „Super Caravelle". Skrzydła mają nieco zmienione przejścia w kadłub — załamaną krawędź natarcia. Klapy o dużej rozpiętości są dwuszczelinowe i uzupełnione spoilerami. Na połączeniu usterzenia poziomego z pionowym dodano z tyłu kroplową owiewkę dla zmniejszenia oporów interferencyjnych przy zwiększonej prędkości przelotowej. Powierzchnia statecznika poziomego, o rozpiętości 12 m, uległa powiększeniu dla zrównoważenia destabilizującego wpływu wydłużonego kadłuba.

Napęd samolotu będą stanowiły dwa silniki Pratt-Whitney JT-8D o ciągu 6 580 kG każdy, wyposażone w odwracacze ciągu. W tylnej części kadłuba znajdzie pomieszczenie turbina pomocnicza dla napędu urządzeń pokładowych. Instalacja elektryczna będzie zasilana 2 przetwornicami prądu zmiennego o mocy 40 kW każdy.

Na zdjęciu: „Caravelle" z normalnym (nieprzedłużonym) kadłubem i silnikami dwuprzepływowymi z odwracaczami ciągu. **(JŚ)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 34,3 m, długość — 36,2 m, średnica kadłuba — 3,2 m, odstęp przedwozia przedniego od głównego — 14,8 m.
Ciężary: Ciężar całkowity max. — 56 000 kG.
Osiągi: Brak danych.



ERHARD MILLEVILLE — 253 Warnemünde HdW/342, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 20, interesuje się lotnictwem, szczególnie sportem spadochronowym. Zbiera też dane i sylwetki konstrukcji lotniczych. Chciałby korespondować z polską lotniczką.

*

BERND LORENZ — 437 Köthen, Ing.-Schule Chemie 67/A1 Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem, szczególnie sportem spadochronowym. Pragnie korespondować z przyjaciółmi z Polski — młodymi pilotkami i pilotami oraz spadochroniarkami i spadochroniarzami. Może korespondować w języku rosyjskim.

*

JOCHEN HORN — 7031 Leipzig, Holbeinstrasse 33, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 20, jest studentem fizyki. Od dwóch lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z koleżankami i kolegami z Polski. Język obcy — angielski.

*

JERZY MARCINIAK — Lublin, Aleje Racławickie 9a m. 89. Interesuje się techniką rakietową. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować na interesujące go tematy z kolegami z kraju.

*

ANDRZEJ FRYDRYCKI — Radom, ul. Kwiatkowskiego 59 m. 8. Ma lat 14 i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem wojskowym, astronautyką i techniką rakietową. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z kolegami z kraju oraz NRD, Czechosłowacji i Związku Radzieckiego. Język obcy — rosyjski. Zapewnia o odpisywaniu na każdy list.

*

STEFAN CHOWANIEC — Ujazd Śl., ul. Gliwicka 3, pow. Strzelce Opolskie, woj. opolskie. Ma lat 16, jest modelarzem lotniczym i stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem, szczególnie konstrukcjami amatorskimi. Drogą korespondencji pragnie otrzymać dokładne plany amatorskiego motoszybowca i zdjęcie jego konstruktora.

WOLNONOŚNY

Krzysztof Ziemborski — Warszawa. Określenie „wolnonośny" (np. płat wolnonośny, jednopłatowiec wolnonośny, podwozie wolnonośne itp.) oznacza, że dany samolot posiada skrzydła (lub inne elementy) bez zastrzałów. Przeciwieństwem konstrukcji wolnonośnej jest kostrukcja zastrzałowa (czyli wsparta zastrzałami). Przykładem konstrukcji wolnonośnej jest np. samolot „Wilga", a konstrukcji zastrzałowej — „Gawron".

ŚMIGŁOWIEC AMATORSKI

Antoni Nielipiński — Hajnówka. Śmigłowiec może mieć konstrukcję otwartą-szkieletową. Silnik motocyklowy WFM nie nadaje się do napędu śmigłowca. Redakcja nie wysyła rysunków.

ZDALNE KIEROWANIE MODELI

Mieczysław Siarkowicz — Smolec, pow. Wrocław. Polecamy książki J. Wojciechowskiego wydane przez WKiŁ: „Budowa i pilotaż radiomodeli" (1968 r.) oraz „Zdalne kierowanie modeli" (1967 r.; drugie wydanie ukaże się w połowie br.). W razie trudności w nabyciu tych książek można się zwracać do Działu Handlowego Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul Kazimierzowska 52. Cena każdej książki — 40 zł.

PRACA W LOTNICTWIE

Marian Lewandowski — Nieszawa, pow. Aleksandrów Kujawski, Jerzy Lew — Szczecin, Władysław Cisło i Kazimierz Misztal — Powidz, Jerzy Szymaniak — Łęczyca, Aleksander Męcik — Myszków, H. Wawrzynek — Katowice. Odpowiadamy kolejno na pytania:

Szkoły cywilnych pilotów zawodowych jeszcze w Polsce nie ma. Artykuł na ten temat opublikowany niedawno w „Skrzydlatej" jest dopiero wstępną propozycją zorganizowania takiej szkoły. Kiedy jednak propozycja ta nabierze realnego kształtu — trudno obecnie przewidzieć. W każdym razie raczej nie należy liczyć na powołanie takiej szkoły i podjęcie w niej nauki już w bieżącym roku. Szkoleniem pilotów, również tych, którzy w przyszłości mogą, po nabyciu odpowiednich kwalifikacji, starać się o przyjęcie do pracy w PLL LOT, zajmują się aerokluby regionalne.

Kandydaci do **wszystkich szkół wojskowych,** w tym także do **Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych i Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych,** składają podania poprzez Dzielnicowe lub Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y). Tam też należy zwracać się po szczegółowe informacje o szkołach wojskowych.

Mechanicy wojskowi, którzy zdobyli zawód mechanika lotniczego podczas odbywania zasadniczej służby wojskowej, mogą się oczywiście starać o pracę w lotnictwie cywilnym — komunikacyjnym, sanitarnym, sportowym itp. Podjęcie pracy wiąże się jednak z odpowiednim przekwalifikowaniem i zdobyciem właściwej licencji mechanika lotniczego, wydawanej przez Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego MK, po złożeniu egzaminu przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. O przyjęciu do pracy decyduje pracodawca. Podajemy niektóre adresy: PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17; Aeroklub PRL — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55; Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4.

WYBÓR SZKOŁY

Jaki kierunek nauki należy obrać po ukończeniu szkoły podstawowej, by zostać pilotem zawodowym, wojskowym lub mechanikiem lotniczym? — pyta **Marian Szarkowski z Sokółki.**

Najwłaściwszą szkołą jest technikum o kierunkach technicznych, takich jak mechanika, elektronika, mechanizacja, elektrotechnika itp.

ZBIÓR MODELI

Zbigniew Wargin — Warszawa, ul. Hoża 39 m. 24, tel. 21-96-97, odstąpi zbiór 120 modeli samolotów plastykowych.

Szybownicy są niewyczerpani, jeśli idzie o dobór nakryć głowy do lotu. Na zdjęciu: W oryginalnym kapeluszu z miękkim rondem zakończonym frędzlami lata Mieczysław Kozdra z Aeroklubu Wrocławskiego.
Foto: H. Kucharski

W lotniczej KSIĘGARNI

Ostatnio na półkach księgarskich ukazały się trzy nowe książki o tematyce lotniczej i astronautycznej. Pierwszą z nich jest

PAMIĘTNIK PILOTA

napisany przez Andrzeja Dobrzenieckiego. Czytelnicy nasi na pewno przypominają sobie fragmenty tego pamiętnika, publikowane przez nasz tygodnik w ubiegłym roku.

Płk pil. Andrzej Dobrzeniecki rozpoczął służbę wojskową w okresie, kiedy polscy piloci rozpoczynali loty na samolotach o napędzie odrzutowym. Były to lata szczególnie emocjonujące dla młodych ludzi zaczynających swój start w lotnictwie wojskowym. W oparciu o osobisty dziennik lotów, wzbogacony w świeże wspomnienia, autor odtwarza tak niedawne, a przecież już prawie historyczne fakty, kreśli własne przeżycia, w których nie brak było niecodziennych, często wprost niewiarygodnych przygód.

Jest to pamiętnik niezwykły, bo pamiętnik z dnia dzisiejszego. Kiedy pod błękitną kopułą nieba snuje się biały ślad kondensacyjnej smugi, często próbujemy odgadnąć to co czuje i co przeżywa pilot lecący z prędkością naddźwiękową.

Dziennik Dobrzenieckiego jest bogaty w refleksje i ciekawe spostrzeżenia. Stąd też o dniu pracy i nauki, o własnych niepowodzeniach i sukcesach mówi „Pamiętnik pilota". We wstępie autor tak pisze: „... mam zapisane trzy tomy osobistego dziennika lotów. Bez obawy o nadmierne uproszczenie mogę powiedzieć, że dziennik ten jest także historią powodzeń i niepowodzeń, zgrzytania zębami ze złości, uporu i wielkich olśnień. Mogę to powiedzieć teraz — nareszcie cwaniak! Trzeba było na to zapisać trzy tomy dziennika w ciągu dwudziestu lat, z których najwspanialsze — w pewnym oddaleniu od ziemi. Muszę jeszcze wyjaśnić, co to znaczy dla mnie czas najwspanialszy, bo to nie jest tylko takie słówko, co nieopatrznie spłynęło z pióra. To jest latanie".

Druga książka to

BEZPIECZEŃSTWO ZAŁOGI STATKU KOSMICZNEGO

interesująca pozycja biblioteczki astronautycznej Wydawnictw Naukowo-Technicznych. Autorem tej ciekawie napisanej książki jest naukowiec radziecki Eugeniusz Golubkow. Już na samym wstępie warto dodać, że przekładu z języka rosyjskiego dokonano z rękopisu, a nie z wydanej książki w Związku Radzieckim. Praca Golubkowa ma się dopiero ukazać drukiem w Moskwie. Stąd też dziełko to należy zaliczyć do bardzo aktualnych i na czasie.

Książka omawia niezmiernie ważne zagadnienia zabezpieczenia załóg statków kosmicznych w różnych fazach lotu, w przypadku uszkodzenia statku lub wypadku. Praca prezentuje istniejące urządzenia ratownicze statków kosmicznych radzieckich, jak również amerykańskich, szczegółowe sposoby badania niezawodności tych urządzeń oraz próby podwyższenia niezawodności.

Praca Golubkowa omawia również perspektywy rozwoju urządzeń ratowniczych statków i stacji kosmicznych. Książka przeznaczona jest dla szerokiego kręgu czytelników interesujących się wydarzeniami w Kosmosie.

Ostatnia książka, podobnie jak i poprzednia, ukazała się w ramach biblioteczki astronautycznej. Jej autorem jest Olgierd Wołczek. Nosi ona tytuł

NA SZLAKACH UKŁADU SŁONECZNEGO

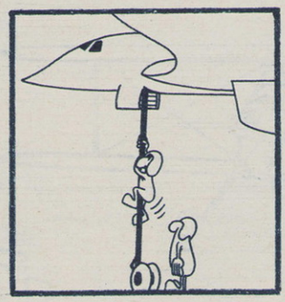
W pracy omówiono próbniki kosmiczne, których zastosowanie przyczyniło się do rozszerzenia naszej wiedzy o przestrzeni kosmicznej oraz planetach najbliższych Ziemi: Marsie i Wenus. Autor podaje w książce nie tylko historię dotychczasowego rozwoju badań Kosmosu, ale również uwzględnia plany badań za pomocą próbników na bliższą i dalszą przyszłość, otwierające przed astronautyką niezwykłe perspektywy.

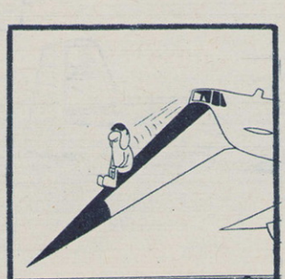
Polecamy:

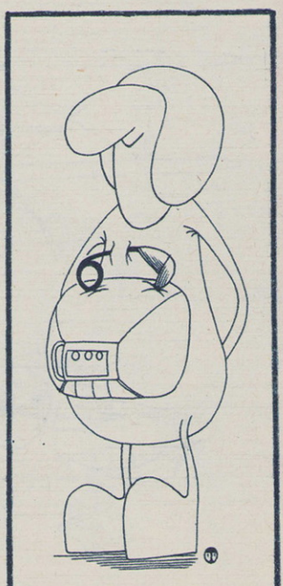
Andrzej Dobrzeniecki ● PAMIĘTNIK PILOTA, Wydawnictwo MON, Warszawa 1969, str. 258, cena 15 zł.

Eugeniusz Golubkow ● BEZPIECZEŃSTWO ZAŁOGI STATKU KOSMICZNEGO, przekład z rosyjskiego dr med. Henryk Zaręba ● Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa i Agencja Prasowa Nowosti — Moskwa (Biblioteczka Astronautyczna), Warszawa 1969, str. 118, cena 7 zł.

Olgierd Wołczek ● NA SZLAKACH UKŁADU SŁONECZNEGO, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne — Warszawa i Agencja Prasowa Nowosti — Moskwa (Biblioteczka Astronautyczna), Warszawa 1968, str. 84, cena 7 zł.

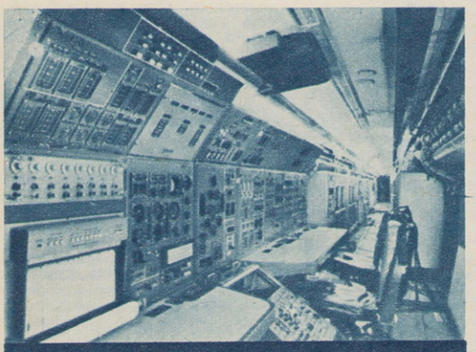




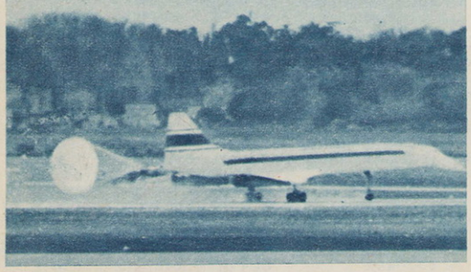


RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PIERWSZE LOTY „CONCORDE"



Wyżej: Wnętrze „Concorde-001" z aparaturą pomiarową o ciężarze 12 ton, która rejestruje ok. 2 600 parametrów zasadniczych i 380 pomocniczych. Niżej: Dobieg ze spadochronem hamującym.



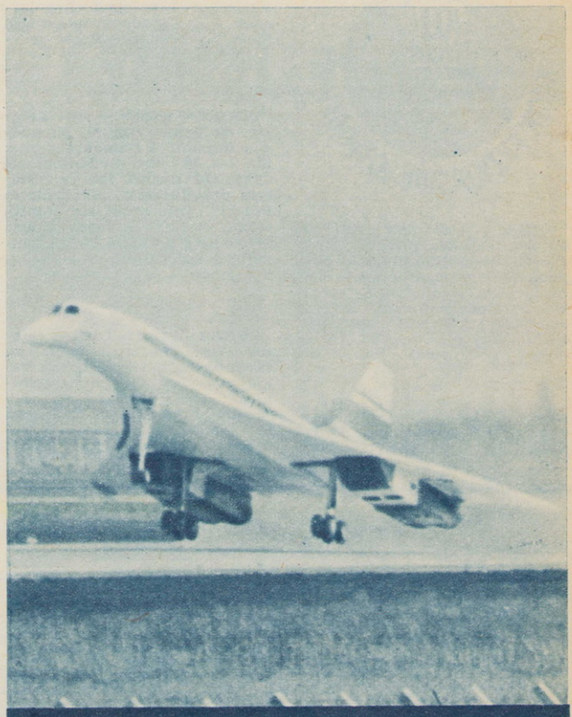
W dwa miesiące po pierwszym w świecie locie pasażerskiego samolotu naddźwiękowego, którym był samolot radziecki Tu-144, wystartował jego francusko-brytyjski odpowiednik — „Concorde". Miało to miejsce 2 marca 1969 r. o godzinie 15 minut 38 na lotnisku w Tuluzie. Kapitanem samolotu był 47-letni inż. A. Turcat, mający na swym koncie 4 700 h lotu i 110 typów samolotów. Drugim pilotem był 48-letni J. Guignard (as II wojny światowej), nawigatorem 39-letni inż. H. Perrier (2 200 h lotu), a mechanikiem 46-letni — M. Retif (3 200 h lotu).

Ciężar samolotu przy starcie — ok. 110 ton (plus 3 tony paliwa zużytego na ziemi). Rozbieg trwał 22 s i wynosił 1 500 m. Prędkość startu 323 km/h. Samolot wzniósł się pod kątem 22° i uzyskał w czasie 25 s wysokość 500 m. Podczas tego lotu „Concorde" rozwinął prędkość 540 km/h i wzniósł się na wysokość 4 000 m. Lądowanie nastąpiło z użyciem spadochronu hamującego. Samolot o ciężarze ok. 99 ton miał dobieg rzędu 2 000 m.

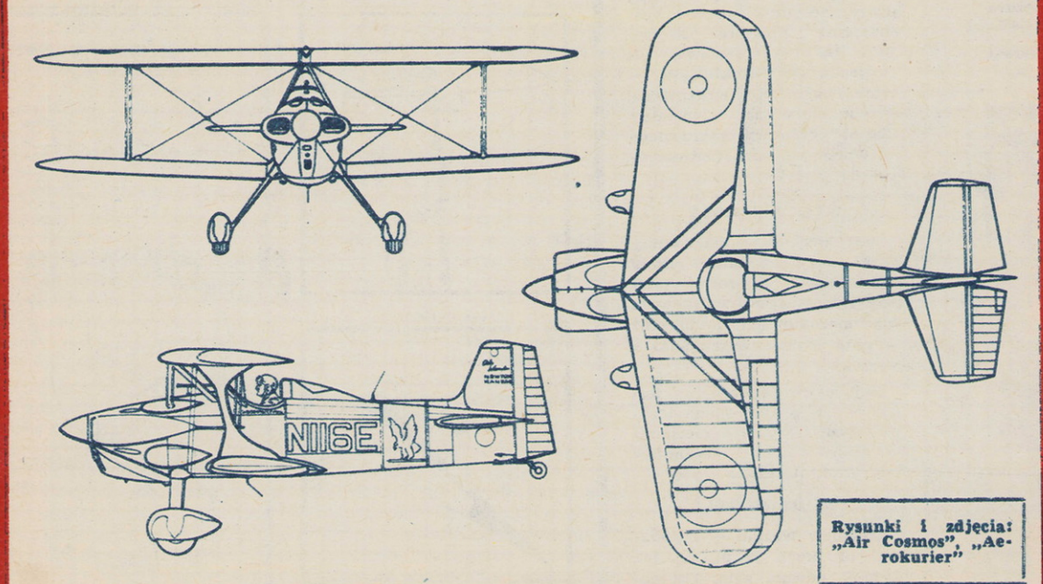
W dalszych fazach prób „Concorde" ma rozwinąć prędkość M=0,93, a następnie M=1,3. Pierwsze loty naddźwiękowe są przewidywane na przełomie 1969/70 r. Stopniowo prędkość będzie zwiększana do M=2.

Silnik „Olympus-593" ma długość 3,37 m, średnicę — 1,21 m, ciężar — 2 640 kG, ciąg bez dopalania — 14 600 kG, ciąg z dopalaniem — 16 950 kG. W dalszych fazach prób ciąg silnika wzrośnie do 15 900/17 350 kG. „Concorde" posiada 4 silniki.

Wykonano 37 silników, z czego 17 przeznaczono do prób w locie, pozostałe — do prób na hamowni. Do chwili pierwszego lotu silniki te przepracowały 5 000 h.



Wyżej: Pierwszy start. Niżej: „Concorde" w locie. Samolot towarzyszący — „Meteor" służy jako latające laboratorium do cechowania przyrządów pokładowych „Concorde".

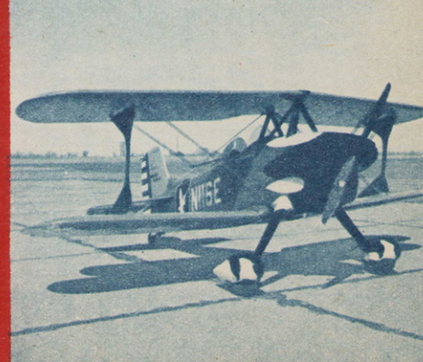


Rysunki i zdjęcia: „Air Cosmos", „Aerokurier"

SAMOLOT AMATORSKI

Samolot 1-miejscowy „Hawk Pshaw" został opracowany i zbudowany w czasie 3 500 h. Konstrukcja mieszana: kadłub metalowy, płaty — drewniane. Profil NACA 2212. Silnik Continental C 85-12 o mocy 85 KM. Śmigło o średnicy 1,38 m

Rozpiętość — 5,8 m, długość — 5,03 m, wysokość — 2,01 m, pow. nośna — 11,47 m², wydłużenie — 2,93. Ciężar własny — 389 kG, ciężar całkowity — 530 kG. Prędkość max. 266 km/h, wznoszenie — 3,05 m/s. Samolot dopuszczony do akrobacji.



LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 87 ● KWIECIEŃ ● 1969

CZTERDZIESTE PIERWSZE LATO

W dniu 1 kwietnia wszedł w życie nowy rozkład lotów na liniach zagranicznych PLL LOT. Tym samym rozpoczęliśmy czterdziesty pierwszy z kolei sezon letnich przewozów pasażerskich i towarowych.

Sieć zagranicznych połączeń LOT-u obejmuje obecnie 27 portów lotniczych. Jej długość sięga 40 tys. km. Nowością jest uruchomienie linii z Warszawy do Kairu przez Istambuł. Tak więc Turcja jest dwudziestym drugim krajem, objętym połączeniami LOT-u.

Na okres letni wznowione zostaną rejsy do Splitu (od 23 maja) oraz Zagrzebia (od 1 czerwca), a także z Krakowa do Pragi. Natomiast na trasie z Warszawy do Leningradu nie ma już lądowania w Wilnie, zawieszone zostało także połączenie samolotami PLL LOT pomiędzy Bejrutem i Kairem.

Nowością jest wprowadzenie do rozkładu regularnych lotów samolotami odrzutowymi typu Tu-134. Jak wiadomo, rozwijają one prędkość do 950 km na godzinę i zabierają 72 pasażerów. W związku z tym na niektórych trasach czas przelotów znacznie został skrócony, na przykład do Zurychu, Paryża, Frankfurtu nad Menem — o 30 minut. Samoloty Tu-134 kursować będą także z Warszawy do Rzymu, Pragi, Wiednia, Budapesztu, Sofii, Belgradu, Leningradu, Moskwy, Kopenhagi, Sztokholmu i Helsinek.

A teraz linie krajowe. Przede wszystkim należy pamiętać, że do końca kwietnia przedłużony został rozkład lotów, posiada on kilka uzupełnień i zmian. I tak na linii Warszawa — Kraków wprowadzony zostanie rejs dodatkowy. Start z Warszawy o 13.40, start z Krakowa o 15.10. Również i Gdańsk otrzymał nowe połączenie z Warszawą. Start z Warszawy o 13.10, z Gdańska o 15.00.

I tu ważna informacja: PLL LOT uruchomiły od 1 kwietnia bezpośrednie połączenie pomiędzy Gdańskiem i Szczecinem. Jest to realizacja wielokrotnie zgłaszanych postulatów ze strony zarówno władz jak i społeczeństwa obu tych miast. Mamy nadzieję, że to nowe połączenie zyska sobie stałe powodzenie wśród naszych pasażerów. Linia Gdańsk — Szczecin ma bowiem szczególne znaczenie dla przemysłu stoczniowego, przedsiębiorstw żeglugowych oraz rodzin marynarzy, zawijających do obu portów.

Radzimy zanotować: start ze Szczecina — 11.30, przylot do Gdańska — 12.35. Start z Gdańska — 14.15, przylot do Szczecina — 15.20.

Zmianie uległy godziny odlotów z Warszawy do Rzeszowa z 15.30 na 16.40, z Warszawy do Krakowa z 16.10 na 17.00 oraz z Warszawy do Gdańska z 15.40 na 16.50.

Poza tym, wprowadzone zostały rejsy niedzielne z Warszawy do Krakowa. Odloty 9.20 i 11.20.

Nowy, letni rozkład lotów krajowych obowiązywać będzie od 2 maja br.

I tak oto w skrócie przedstawiają się obowiązujące obecnie rozkłady rejsów na liniach zagranicznych i krajowych. Mamy nadzieję, że będą one odpowiadać potrzebom naszych pasażerów.

Znany plakat reklamowy LOT-u „ze stewardessą" skłonił pewnego czeskiego fotoreportera do wykonania tego pomysłowego zdjęcia. Oto nasza stewardessa Barbara Kuligowska na tle wspomnianego plakatu. Fotoreporterowi gratulujemy szybkiego refleksu, a naszych Czytelników zapraszamy do Pragi (str. 3 „LOT NOWIN").

PRĘDZEJ DO ODBIORCY

W początkach marca br. podpisana została umowa generalna pomiędzy Polskimi Liniami Lotniczymi LOT i Przedsiębiorstwem Spedycji Krajowej. Realizacja tej umowy przyczyni się do usprawnienia i przyspieszenia obsługi w zakresie przewozów towarowych na liniach krajowych LOT-u.

Za pośrednictwem PSK przesyłki trafiać będą wprost od nadawcy na lotnisko, a następnie z lotniska do odbiorcy. W ten sposób czas przewozu skrócony zostanie do minimum. Warto dodać, że umowa przewiduje również i takie specyficzne sytuacje, gdy z powodu mgły lotnisko jest zamknięte. W takim przypadku pilne przesyłki nie będą oczekiwały na poprawę warunków atmosferycznych i odlot samolotu, ale zostaną niezwłocznie przewiezione przez PSK do adresatów.

WIĘCEJ MIEJSC

W okresie letnim — jak co roku — gwałtownie wzrasta zapotrzebowanie na miejsca w samolotach. Pasażerowie skłonni są godzinami czekać na rozpoczęcie sprzedaży, wszystkie bilety wykupywane są w ciągu kilku godzin. W związku z tym dyrekcja PLL LOT postanowiła zwiększyć ilość miejsc w samolotach na okres letniego szczytu przewozowego. I tak samolot typu An-24 zabierać będzie o 4 pasażerów więcej (razem 48), samolot Il-18 posiadać będzie o 8 foteli więcej (razem 92 lub 102).

Powiększenie ilości miejsc jest możliwe dzięki zmniejszeniu odstępów pomiędzy fotelami, a w samolotach An-24 przez likwidację pomieszczeń bufetowych w tyle kabiny.

Mamy nadzieję, że ta innowacja zostanie przychylnie przyjęta przez naszych pasażerów. Po zakończeniu letniego szczytu przewozowego ilość miejsc w samolotach powróci do stanu obecnego.

Pianista o światowej sławie p. Jean Paul Sevilla w czasie recitalu fortepianowego w sali koncertowej Towarzystwa im. Fryderyka Chopina...

...oraz (pierwszy z prawej) przed odlotem do Paryża samolotem PLL LOT.

ARTYSTYCZNE PODRÓŻE

Samolotem PLL LOT przybył z Paryża do Warszawy znakomity pianista p. Jean Paul Sevilla, laureat pierwszej nagrody Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego w Genewie. Po występach w siedzibie warszawskiego Towarzystwa im. Fryderyka Chopina, p. Jean Paul Sevilla udał się w drogę powrotną do Francji, korzystając z połączenia samolotem PLL LOT.

W Polsce gościliśmy ostatnio Balet Belgijski, który wystąpił przed kamerami łódzkiej telewizji. W drodze powrotnej do kraju artystki belgijskie zwiedziły Warszawę i odleciały do Brukseli samolotem PLL LOT.

Tancerki belgijskie na warszawskim Okęciu przed odlotem do Brukseli

W Warszawie przebywał ostatnio wiceprezydent Holenderskich Lini Lotniczych KLM pan J. Luymes wraz z małżonką. Nasi mili goście przywitani zostali na lotnisku Okęcie przez dyrektora PLL LOT inż. Jana Zwierzyńskiego.

Na zdjęciu od prawej: wiceprezydent KLM p. J. Luymes, pani Karin Luymes, dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, kapitan statku powietrznego KLM Jan Bartelski.

FRANCUSCY HOKEIŚCI

Z Paryża do Warszawy przybyła samolotem PLL LOT reprezentacyjna drużyna hokeistów francuskich, kierowana przez p. Claude Pourtanel. Po zwiedzeniu stolicy, zawodnicy udali się do Krakowa i Krynicy, aby rozegrać mecz z polskimi hokeistami.

Na naszych zdjęciach drużyna Francuskiej Federacji Hokeja Lodowego po przylocie na warszawskie lotnisko Okęcie.

POWRÓT Z WCZASÓW

Jeszcze przed czterema godzinami obie sympatyczne pasażerki były w Zakopanem. W drogę powrotną wybrały się autobusem pośpiesznym PKS i samolotem. Po przyjeździe do Krakowa udały się na lotnisko i po niespełna godzinie były już w Warszawie.

„Jesteśmy zadowolone i wypoczęte — mówią Lilia Kamecka i Julita Żukowska. — Podróż była wygodna, a to bardzo ważne, gdy wraca się z wczasów."

MILIONERZY

Jest ich 381, doświadczonych, dobrze wyszkolonych pilotów, radiooperatorów i mechaników pokładowych, nawigatorów. Stu trzydziestu dziewięciu przeleciało już ponad milion kilometrów na krajowych i zagranicznych szlakach LOT-u. Stu pięciu — zaliczyło po dwa, osiemdziesięciu czterech — po trzy, czterdziestu sześciu — po cztery, a siedmiu aż po pięć milionów kilometrów. Wielu z nich nosi słynne w lotnictwie nazwiska, znane z bojowych wyczynów w czasie ostatniej wojny. Inni zdobywali lotnicze skrzydła już w Polsce Ludowej. Legitymują się wieloma latami pracy w PLL LOT, wspominają pierwsze chwile po wyzwoleniu, gdy latało się wyłącznie małymi samolotami Li-2, niemal na pamięć znają powietrzne szlaki LOT-u.

Niezmiernie trudno spotkać ich razem — ostatnio jednak zdarzyła się okazja. Była nią uroczystość wręczenia odznak milionerów powietrznych. Do ich grona dołączyło pięćdziesięciu trzech pilotów, nawigatorów, radiooperatorów i mechaników pokładowych — uzyskali pierwszy milion kilometrów. Po raz drugi odznaki otrzymało 27 osób, po raz trzeci — 41, po raz czwarty — 26. Liczba posiadaczy pięciu milionów kilometrów wzrosła do siedmiu.

Odznaki wręczał dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński. Były gratulacje, symboliczne toasty, życzenia nowych milionów kilometrów na pokładach samolotów PLL LOT. W czasie uroczystości szczególne podziękowania za długoletnią i wzorową pracę otrzymali kapitanowie statków powietrznych — Stefan Harenda i Stefan Piszczyk, którzy przeszli do pracy na ziemi.

Odznaki milionerów otrzymały także nasze stewardessy. 28 „latających dziewcząt" zaliczyło już po jednym milionie kilometrów, 10 po dwa, a jedna posiada już trzy miliony. Mamy również 2 stewardów, którzy przelecieli dwa i trzy miliony kilometrów.

Życzymy dalszych, pomyślnych lat pracy na powietrznych trasach Polskich Linii Lotniczych LOT, życzymy nowych milionów i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Wręczanie odznak potrójnym milionerom: — radiooperatorom pokładowym: Janowi Kowalskiemu, Józefowi Kobylińskiemu i Stefanowi Wąsiewiczowi.

Mieczysław Dauksza — 5 mln km.

Mechanicy pokładowi — Marian Żurawski i Ryszard Jankowski oraz kapitan Jan Spórna — wszyscy potrójni milionerzy.

Kapitan Roman Skrzyński, z prawej kpt. Józef Wnuk.

HALLO, TU PARYŻ!

Przy telefonie reprezentant PLL LOT na Francję — mgr Tomasz Warski.

— Hallo! Tu Warszawa, LOT NOWINY! Jakie macie dla nas najnowsze informacje?

— Proszę bardzo. Piątego marca przyleciał do Paryża nowy samolot odrzutowy LOT-u typu Tu-134. Na lotnisku Le Bourget zjawili się zaproszeni przez nas przedstawiciele paryskiej prasy, radia i telewizji. Było kilku fotoreporterów. Nasz nowy samolot bardzo się podobał. Kapitan Włodzimierz Sułecki oraz pozostali członkowie załogi poinformowali dziennikarzy o walorach nowego samolotu. Kwartalnik „France Pologne" zapowiedział zamieszczenie obszernego reportażu o polskim odrzutowcu.

— A co pasażerowie?

— Byli bardzo zadowoleni, że polecą do Warszawy nowym samolotem LOT-u. Wśród nich była również pani Irena Kirszenstein-Szewińska, z którą reporter „Miroir d'Athietisme" przeprowadził wywiad. Podkreślił w nim, że pani Irena odleciała do kraju LOT-owskim samolotem odrzutowym.

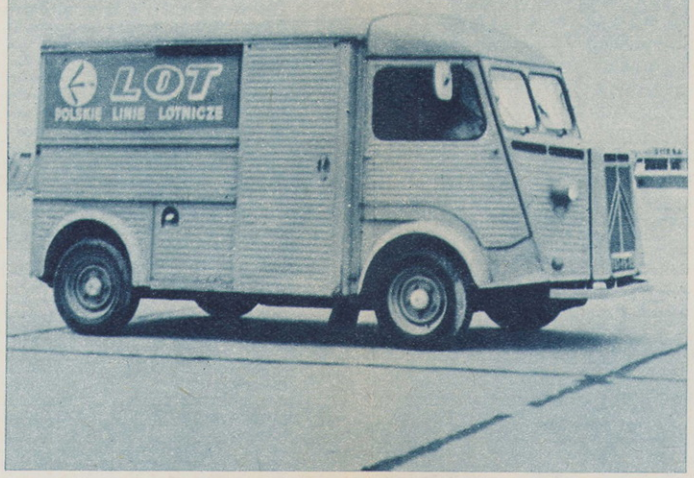
— Jakie jeszcze nowiny?

— Do Warszawy wybiera się, na zaproszenie LOT-u i „Orbisu", grupa dziennikarzy francuskich, przedstawicieli pism: „Paris Match", „L'Echo de la Mode", „Le Pelerin", „Marie Claire". Przelot ufundował LOT, a koszta pobytu w kraju pokryje „ORBIS". Dziennikarze zbiorą materiały informacyjne i fotograficzne do reportaży o Polsce.

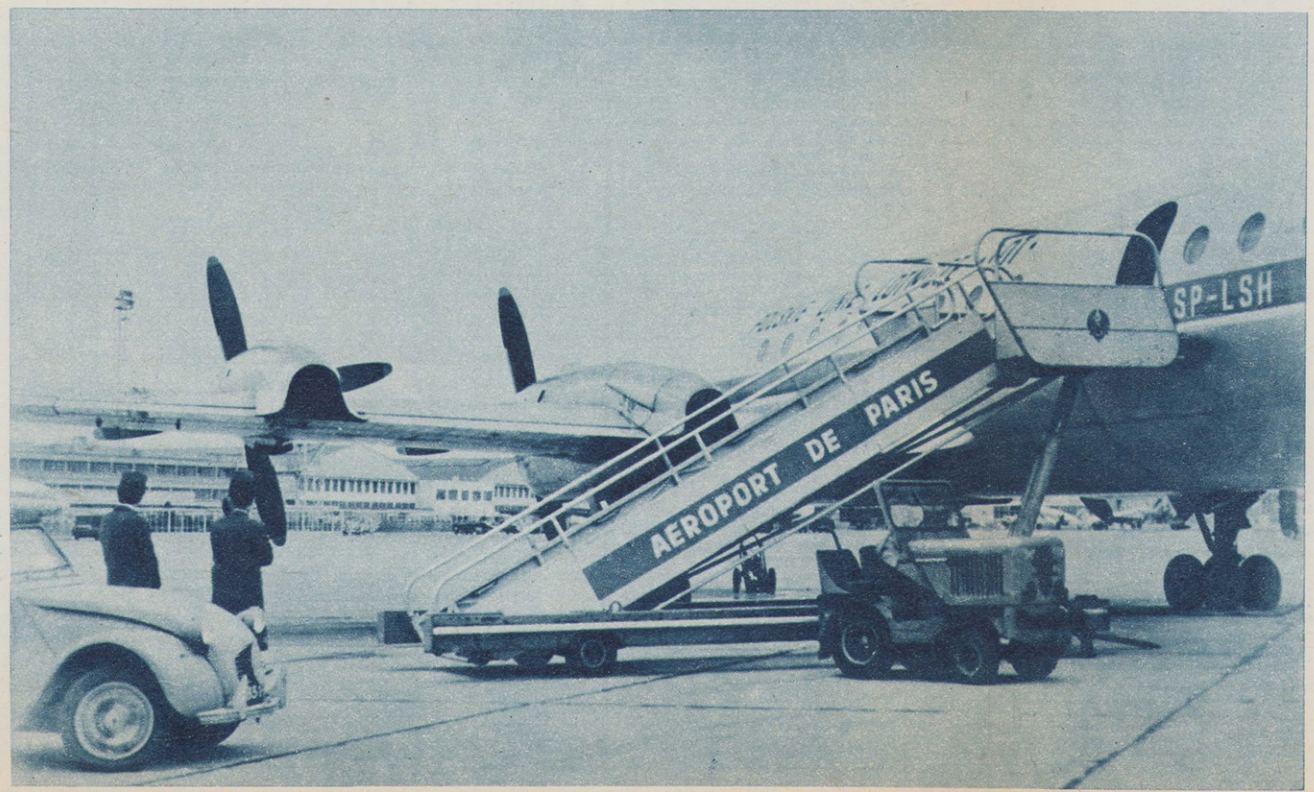
Również ekipa francuskiej telewizji ma zamiar odwiedzić nasz kraj. Celem wyjazdu jest nakręcenie filmu, którego fragment poświęcony będzie także i LOT-owi.

I to tymczasem wszystko na dziś. Do zobaczenia.

— Dziękujemy.



Takim samochodem, opatrzonym firmowym napisem LOT-u, dowożone są posiłki dla naszych pasażerów odlatujących z Paryża.



Mgr Tadeusz Augustynowicz, reprezentant PLL LOT w Czechosłowacji

LOT W PRADZE

W stylowej kamieniczce przy ulicy Paryskiej w Pradze mieści się biuro PLL LOT. Trwają w nim ostatnie prace wykończeniowe i — jak obiecują wykonawcy — już wkrótce nowocześnie, a zarazem oryginalnie urządzony lokal zostanie oddany do użytku. Projekt wnętrza opracowany został przez znanego czeskiego architekta — inż. Stanisława Dlabala, który jest twórcą również nowego, reprezentacyjnego działu sprzedaży w Ośrodku Kultury Polskiej w Pradze. Wykonaniem urządzenia wnętrza zajmują się specjaliści z Koszalińskich Zakładów Przemysłu Terenowego.

— Nasz nowy lokal — mówi mgr Tadeusz Augustynowicz, reprezentant PLL LOT na Czechosłowację — mieści się w centralnym punkcie miasta, tuż obok biur wielkich towarzystw lotniczych. Tu nasi pasażerowie będą mogli otrzymać wszystkie potrzebne informacje, załatwić formalności związane z podróżą, a nawet odpocząć w wygodnie urządzonej poczekalni. Pragniemy stworzyć im jak najlepsze warunki, aby byli zadowoleni z uprzejmej i szybkiej obsługi.

★

Praska placówka PLL LOT prowadzi bardzo ożywioną działalność reklamową i akwizycyjną. W Ośrodku Kultury Polskiej w Pradze i Bratysławie urządzane są interesujące wystawy, eksponowane zdjęcia, plakaty, tablice informacyjne LOT-u.

Regularnie rozsyłane są listy akwizycyjne do stałych odbiorców, którzy otrzymują także LOT-owskie materiały informacyjne i reklamowe. Placówka propaguje — wspólnie z przedstawicielstwem ORBISU — wycieczki turystyczne do Polski, zachęca do odwiedzania np. dorocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich. W tej dziedzinie istnieje dobra i stale pogłębiana współpraca z Czechosłowackim Biurem Podróży Cedok, który organizuje wyjazdy — grupowe i indywidualne — do Polski.

Warto tu podkreślić, że nie ma większej imprezy — zwłaszcza w Ośrodku Kultury Polskiej — w której nie zaznaczony byłby udział LOT-u. Dość tu wspomnieć o pokazach mody, imprezach quizowych, wystawach: jedna z nich pod nazwą „Piękno Polski" cieszyła się ogromnym powodzeniem wśród praskiej publiczności, a w otwarciu wystawy wzięła udział delegacja pracowników PLL LOT z kapitanem Nieciengiewiczem na czele. Nie tylko w Pradze organizowane są imprezy propagandowe LOT-u. Przykładem może tu być quiz dla młodzieży w Pardubicach, przeprowadzony przy współpracy z dziennikiem „Mlada Fronta" i Związkiem Młodzieży Czechosłowackiej. Do finału przystąpiło ok. 400 osób, a wśród konkursowych pytań były również dotyczące Polski i PLL LOT. Zwyciężył zespół Technikum Gastronomicznego z Pardubic, otrzymując cenne nagrody.

Ciekawą inicjatywą jest konkurs na najładniej urządzoną wystawę Czechosłowackiego Biura Podróży Cedok, poświęconą reklamowaniu lotniczych wyjazdów do naszego kraju. Punktowane jest również i to, które z biur sprzeda największą ilość biletów do Polski. Pierwsze miejsce zajęło główne buro Cedoku w Pradze.

Wiele korzyści przynoszą także spotkania ze społeczeństwem w różnych miastach Czechosłowacji. Na przykład w Hradcu Kralove odbyła się wspólna impreza kilku towarzystw lotniczych, wśród których nie zabrakło również i LOT-u. Znalazła ona szeroki oddźwięk w prasie, radiu i telewizji CSRS.

★

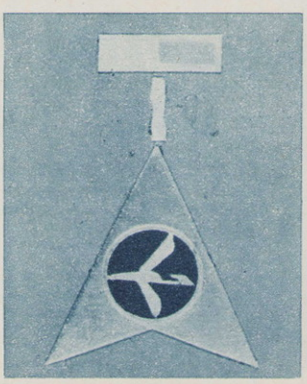
W praskiej placówce LOT-u pasażerowie otrzymują życzliwą pomoc, dokładne informacje, załatwiają wszystkie sprawy, związane z podróżą do Polski. Stara się o to nie tylko reprezentant LOT-u mgr Tadeusz Augustynowicz, ale również przemiła Jana Krupova. Na praskim lotnisku Ruzyne naszymi pasażerami opiekuje się natomiast pani Helena Havlova, władająca płynnie polskim językiem, jako że jest z Karwiny i pochodzi z polskiej rodziny.

Praskiej placówce LOT-u życzymy dalszych osiągnięć w pracy i nowych, ciekawych inicjatyw w urządzaniu imprez propagujących wyjazdy do naszego kraju oraz usługi przewozowe PLL LOT.

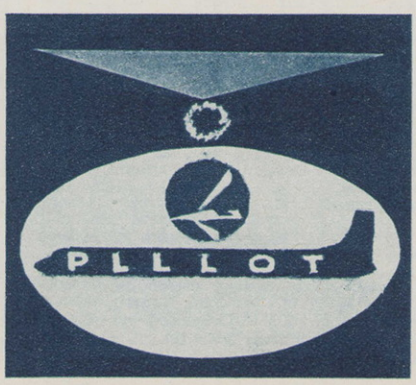
Na zdjęciach — migawki z imprez, zorganizowanych przy współudziale praskiej placówki LOT-u.

ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU

... na projekt odznaki „Zasłużony Pracownik PLL LOT". Jury, po rozpatrzeniu 58 nadesłanych projektów, postanowiło przyznać I nagrodę pracy Jerzego Zbijewskiego, II — Krystyny Szczupaczkiewicz oraz III — Danuty Jaskierskiej. Honorowe wyróżnienie otrzymał projekt Andrzeja Naliwko. Wszyscy laureaci są pracownikami PLL LOT.



I NAGRODA



II NAGRODA

III NAGRODA

IATA

W dniach 4 i 5 marca b.r. odbyło się w Montrealu posiedzenie specjalnego podkomitetu IATA, zajmującego się sprawami hałasu w lotnictwie cywilnym. W czasie dwudniowych obrad, w których udział wzięło kilkudziesięciu specjalistów, delegatów towarzystw członkowskich, wiele czasu poświęcono zagadnieniu wymogów, jakim winien odpowiadać współczesny samolot komunikacyjny, by nie sprawiać nadmiernego hałasu, szkodliwego zwłaszcza dla mieszkańców osiedli położonych w pobliżu lotniska.

Z ramienia LOT-u udział w konferencji wziął inż. Jan Wyganowski z Działu Techniki.

* * *

Już od kilku lat trwają prace nad wydaniem uniwersalnego podręcznika taryfowego do użytku towarzystw członkowskich IATA. Powołany w tym celu zespół składa się z przedstawicieli 9 towarzystw (Air Canada, Air France, BEA, BOAC, Iberia, KLM, Pan-Am, SAS i TWA) i przy pomocy sekretariatu IATA ustalił podstawowe założenia merytoryczne, nakład, wersje językowe, przybliżoną objętość, układ tabel, koszt wydawnictwa, metody dystrybucji oraz częstotliwość kolejnych wydań podręcznika.

Podstawowa wersja podręcznika drukowana będzie w języku angielskim. Przepisy ogólne i zasady stosowania ukazywać się będą w 3 wersjach: francuskiej, hiszpańskiej i włoskiej.

Pani Janina Bałabańska odlatywała wraz z koleżankami do Krakowa. Wszystkie otrzymały LOT-owskie płyty gramofonowe.

Maria i Janina Goździak leciały z Krakowa przez Warszawę do Poznania. Na Okęciu powitano je życzeniami i podarkiem.

Stewardessa Elżbieta Wilińska wręcza odlatującej do Berlina pasażerce bombonierkę z czekoladkami.

Z DNIA KOBIET

8 marca br., w Międzynarodowym Dniu Kobiet, wszystkie nasze Pasażerki korzystające z krajowych i zagranicznych połączeń LOT-u obdarowane zostały pamiątkowymi upominkami. „To była wielka niespodzianka — powiedziała nam p. Janina Bałabańska, odlatująca z Warszawy do Krakowa. — Nie spodziewałam się, że LOT tak mile przyczyni się do uświetnienia Międzynarodowego Dnia Kobiet. To dobry pomysł. Za płytę z „latającymi piosenkami LOT-u" serdecznie dziękuję."

★

Dorocznym zwyczajem, z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet, warszawskie przedstawicielstwo Czechosłowackich Linii Lotniczych CSA podejmowało przedstawicielki załogi PLL LOT. Dla naszych koleżanek były kwiaty, upominki i tradycyjna lampka wina. Toast za pomyślność w pracy zawodowej i życiu osobistym wzniósł reprezentant CSA — Józef Prochazka. Przedstawicielki LOT-u przekazały swym koleżankom z Czechosłowackich Linii Lotniczych swe serdeczne pozdrowienia i najlepsze życzenia.

Kwiaty dla p. Krystyny Hetnał z PLL LOT. Wręcza je reprezentant CSA na Polskę — p. Józef Prochazka.

AUTOBUSY LOTU

Błękitne autobusy ze znakiem żurawia w kole cieszą się dużą popularnością wśród pasażerów, korzystających z Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie. Kursują one pomiędzy lotniskiem, a Biurem Miejskim przy ul. Waryńskiego, w razie potrzeby dowożą grupy pasażerów także pod hotele. Cena biletu wynosi 5 zł.

ROZMOWY NA LOTNISKU

HENRYKA RATAJCZYKA spotkaliśmy na uroczystości wręczania odznak milionerom powietrznym LOT-u. Otrzymał ją już po raz trzeci.

— Do czwartego miliona — mówi — nie tak wiele mi brakuje, około czterystu tysięcy kilometrów.

— Jak długo pracuje pan w PLL LOT?

— Już ponad szesnaście lat. Zacząłem od pracy na ziemi, w charakterze starszego inspektora. Ciągle jednak marzyłem o pracy w powietrzu, o lataniu. Na kurs pilotażu byłem już za stary — przekroczyłem trzydziestkę, więc szans nie było. Kiedyś jednak zaproponowano mi objęcie funkcji stewarda. Zgodziłem się bez namysłu i po ukończeniu kursu szkoleniowego po raz pierwszy wstąpiłem na pokład. Było to jedenaście lat temu.

— Czy widzi pan jakąś różnicę w warunkach pracy na pokładach naszych samolotów?

— O, tak. Mieliśmy wyłącznie samoloty tłokowe. Latały stosunkowo nisko i wolno, trafialiśmy więc — zwłaszcza latem — na tak zwane „powietrzne dziury" i nie tak łatwo było serwować pasażerom napoje czy posiłki. Trzeba było posiąść sztukę niemal ekwilibrystyki. A potem przyszły nowe, szybkie samoloty turbośmigłowe i praca stała się lżejsza. Na przykład Ilem-18 latamy na wysokości 5—6 tysięcy metrów — nie ma tam turbulencji, „płynie się" w powietrzu równiutko, jak po stole. Trzeba tylko dobrze się uwijać, aby zdążyć obsłużyć wszystkich pasażerów. Im bowiem prędzej latamy — tym krótszy czas podróży i ledwie pozbieramy naczynia, a tu już samolot podchodzi do lądowania.

Czy ma pan jakieś ciekawe wspomnienia?

— Jest ich sporo, każdy lot jest dla mnie inny. Zmieniają się przecież trasy, pasażerowie, warunki atmosferyczne. Najbardziej wzruszające chwile przeżywam, gdy lecimy do Polski z naszymi rodakami, którzy nie widzieli ojczyzny przez wiele, wiele lat. Proszą, aby powiedzieć im dokładnie, w jakim momencie będzie polska granica. Ciągle dopytują się — czy to już? Wreszcie następuje ta chwila, ogłaszam przez pokładowy megafon, że mijamy właśnie granicę. Podnoszą się wtedy, są uroczyści, mają wypieki na twarzach, niektórzy nie potrafią ukryć łez. A potem cieszą się, śmieją, wznoszą toasty. Musimy odpowiadać na niezliczone pytania — jak jest w Polsce, jak się żyje, czy stoi dom na rogu Nowego Światu i Alej Jerozolimskich (pan wie, tam była „Gastronomia", taka restauracja...)?

— A jakie są powroty?

— Też przyjemne. Wszyscy na ogół są zadowoleni z pobytu w kraju, opowiadają o tym, jak to z trudem poznali swoją wieś na Podhalu czy na Rzeszowszczyźnie, jak się powodzi krewniakom. Nie pytają już tylko o granicę. Czujemy, że starają się jej nie zauważyć, ciągle jeszcze są przecież sercami i myślami w kraju. Wielu już to mówiło, że dla nich w drodze powrotnej granicą Polski jest próg naszego samolotu. Markotnieją, gdy wylądujemy w Paryżu, Londynie czy Amsterdamie. Przyrzekają, że znowu się zobaczymy, że i następnym razem także polecą LOT-em...

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński, Jerzy Woydyłło, LOT-Archiwum

SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256., tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 14 (326) z dnia 6 kwietnia 1969 r. „Skrzydlatej Polski"